MORZE i MARYNARZ POLSKI

O.R.P. „BŁYSKAWICA" — [illegible]

Fot. WAF. Ukl[illegible]

Warszawa — Gdynia, marzec 1948 r.

ROK XIX.

CENA zł. 30.—

28 STRON!
ponad 40 zdjęć!

Nr. **3**

W NUMERZE:

MIESIĄC NA WYBRZEŻU



Coraz cieplejsze promienie wiosennego słońca zwiastują zbliżanie się sezonu na napoje chłodzące i lody. Aby jednak z lodami nie było zbyt dużo kłopotu, do Holandii wyjechała komisja celem odbioru nowozbudowanego lodołamacza. Statek ten o mocy maszyn 1850 KM będzie najpotężniejszą naszą jednostką tego typu. Ministerstwo Żeglugi zatwierdziło dla niego nazwę „Swarożyc". Portem macierzystym nowego statku będzie Szczecin, jakkolwiek będzie on obsługiwał całe Wybrzeże.

Ta sama komisja odbierze w Holandii drugi zakupiony przez Polskę holownik „Atlas" o mocy maszyn 500 KM, przeznaczony dla portu Gdynia-Gdańsk.

* * *

Nie wszystko złoto, co się świeci. Przykładem tego mogą być chociażby pławy świetlne, którymi oznaczony został tor wodny na podejściu do Świnoujścia. Oprócz pław świetlnych umieszczono też szereg pław wrakowych dla oznaczenia leżących na dnie wraków z okresu wojny.

* * *

Wszyscy doskonale chyba znają szprotki w oliwie, ale pewnie mało kto sobie zdaje sprawę, że bywają też i niedźwiedzie w Oliwie.

Na pokładzie s/s „Borysław" przywieziono dla oliwskiego ogrodu zoologicznego małego niedźwiadka, dla którego znalazło się odpowiednie pomieszczenie nawet bez pośrednictwa Wydziału Kwaterunkowego. Niektórzy twierdzą, że s/s „Borysław" zrobił tym prezentem prawdziwą „niedźwiedzią przysługę".

* * *

„Dobra gospodyni — cuda z dorsza czyni", ale cudów tych prawdopodobnie dobre gospodynie wkrótce nie będą potrzebowały wyczyniać, gdyż z pomocą im przyjdzie t. zw. „smażelnictwo", polegające na sprzedaży gotowych ryb smażonych. W ten bardzo prosty sposób — bezpośrednio po nabyciu ryba — będzie zdatna do konsumcji, co oby się nie przyczyniło do wzrostu bezrobocia wśród gospodyń.

* * *

Trudno jest czasem wymagać czegoś od kogoś, jeśli ten ktoś jest płytki. Zamulenie kanałów i basenów w porcie szczecińskim redukuje b. poważnie możliwości eksploatacyjne, toteż staje się konieczne pogłębienie tego portu minimum do głębokości 9 metrów.

Ostatnio został opracowany plan robót pogłębiarskich, który na rok bieżący przewiduje pogłębienie toru wodnego Szczecin — Świnoujście, oraz zwiększenie głębokości do 8,4 metrów przy nabrzeżach w kanałach: Kaszubskim, Górnośląskim i Parnickim.

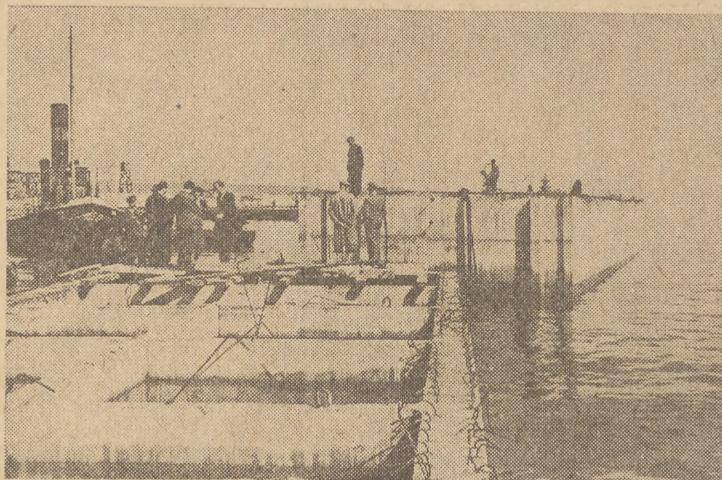
Po dokonaniu tych niezbędnych inwestycyj port szczeciński okaże się bez wątpienia portem na poziomie... morza.

* * *

Towarzystwa żeglugowe przypominają czasem kobiety: jedne i drugie bowiem tracą dużo na wartości, jeśli nie posiadają odpowiedniej linii.

S/s „Jagiełło", który obecnie remontuje się w Genui, zostanie uruchomiony na nowej linii pasażerskiej Włochy — Ameryka Środkowa. Trasa tej linii będzie przechodzić następująco: Genua —Cannes—Madera—La Guayra — Barranquilla — Colon — Havana — Lizbona — Gibraltar — Cannes — Genua.

S/s „Jagiełło" rozwija szybkość 16 węzłów i posiada 600 miejsc pasażerskich.



Na Wybrzeżu zawsze dzieją się dziwne rzeczy: niektóre urządzenia wydobywa się z dna basenów, inne zaś zatapia się w morzu. Oto jeden z kesonów stanowiący część budowanego falochronu, na chwilę przed zatopieniem.



Oszczędna żona to prawie to samo, co 50% podwyżki uposażenia. Może właśnie dlatego niektórzy repatrianci wracają do kraju zaopatrzywszy się uprzednio w oszczędne żony-Szkotki. Oprócz Szkotek przyjeżdżają również Angielki, Włoszki i in. Na zdjęciu: uroczy „komplet" zagranicznych żon wraz z przyległościami.



Regularnie kursujący prom łączy Westerplatte z Nowym Portem.

* * *

Każda pompa ma różną wydajność. Na wszelkie „pompy", organizowane przy jakiejś okazji, wydaje się na ogół dość dużo pieniędzy, natomiast wydajność pomp okrętowych mierzona jest zazwyczaj w zupełnie inny sposób. Dzięki dokonanemu remontowi wzrosła wydajność pomp statku ratowniczego „Smok", ponadto na statku tym dokonano wymiany części poszycia, nitów, zmieniono parowe rurociągi, oraz zainstalowano warsztat ślusarsko-mechaniczny, wyposażony w niezbędne narzędzia. Odnowiony i wyremontowany „Smok" rozpoczął już pracę udając się do Ustki, gdzie podniesiony zostanie z dna żelbetonowy tankowiec, zatopiony w czasie działań wojennych.

* * *

Najtrudniejsze są zawsze początki. Może właśnie dlatego też pierwsza podróż zakupionego w Holandii przez GAL holownika „Ibis" okazała się tak ciężka. Wskutek gęstej mgły rejs ten trwał ok. tygodnia.

Nowa jednostka wybudowana w 1947 r. posiada długość 21 m., szer. 5 m. i wypiera 53 BRT.

* * *

Dla odnalezienia miejsc „gdzie (w) raki zimują" niezbędnym jest posiadanie odpowiedniego sprzętu. Dyrekcja Dróg Wodnych Okręgu Gdańskiego otrzymała do swej dyspozycji dwa 30-tonowe dźwigi, które zostaną użyte przy wydobywaniu wraków znajdujących się na dnie rzek. Ponadto na potrzeby stoczni Dyrekcji preliminowano w tym roku 236,600,000 zł.

Dzięki preliminowanym sumom przewiduje się odbudowę stoczni w Pleniewie, oraz rozbudowę stoczni w Tczewie i Elblągu. Na remont i budowę nowego taboru przeznaczano 151 milionów złotych, a ok. 14 mil. zł. preliminowano na wydobycie 160 zatopionych jednostek.

* * *

Mieszkańcy chłodnej Islandii potrzebują dość często pokrzepienia, a ponieważ jak wiadomo cukier krzepi, więc w połowie marca przybył do Gdyni s/s „Lagarfoss", który zabierze ze sobą ładunek cukru.

Jest to pierwszy statek na regularnej linii żeglugowej Islandia Gdynia.

(bis)

Od Redakcji:
W sprawie Listy Poległych Marynarzy w wojnie 1939—45,

której druk rozpoczęliśmy w poprzednim numerze „M-MP", donosimy, że z uwagi na jej pokaźne rozmiary przerywamy druk. Wszystkim bliżej zainteresowanym Redakcja „Morza i Marynarza Polskiego", Oddział w Gdyni, Św. Piotra 12, skłonna jest wysłać całą listę — po uprzednim nadesłaniu zapotrzebowania wraz ze znaczkami pocztowymi wartości 60 zł, tytułem zwrotu kosztów druku i przesyłki



i


LIGA MORSKA MARYNARKA WOJENNA

Nr. 3. Warszawa-Gdynia, marzec 1948 r. Rok XIX.

KOŁOBRZEG - GDYNIA - GDAŃSK

Przed trzema laty w wiosennych miesiącach zwiastujących rychły finał zmagań z germańskim najeźdźcą, zadudniło niemal na całej swej szerokości wybrzeże Bałtyku od Prus Wschodnich aż po Świnoujście i Szczecin. Żołnierz polski, wspomagany siłą oręża wschodniego sojusznika, powracał na swe prastare ziemie, wywalczając sobie niejednokrotnie każdy kilometr szlaku, na którym gnieździły się coraz bardziej ku morzu wypierane formacje przeciwnika. Brani w czasie walk do niewoli Niemcy zeznawali, że bali się nas nie tylko jako siły militarnej, ale obawiali się naszego ducha. Nic dziwnego, zapas gniewu, nagromadzony przez tyle wieków, który osiągnął swój szczyt w latach krwawej okupacji, parł naszego żołnierza do każdego napotkanego gniazda oporu.

I oto nadeszły dni, kiedy w kalendarzu chwały nasz żołnierz zapisał sobie pamiętne daty: 18 MARCA 1945 R. — ZDOBYCIE KOŁOBRZEGA, 28 MARCA — ZDOBYCIE GDYNI I GDAŃSKA. Przybył na to samo wybrzeże, nad którym 8 wieków temu rycerze Bolesława Krzywoustego kładli podwaliny pod budowę Polski, jako kraju lądowo - morskiego. Z tych to czasów — według słów kronikarza Galla — pochodzi pieśń rycerzy Bolesławowych, ułożona pod bramami miasta Kołobrzega:

Ojcom naszym starczyło, gdy grodów dobywali,

Nas burza nie odstrasza, ni szum morskiej fali...

Niestety, zaprzepaściliśmy w dalszym biegu historii piękne poczynania morskie Bolesławowe. Zachłanny Niemiec wiedział, że Polska bez morza, to Polska słaba, niezdolna do samodzielnego bytu państwowego. Dlatego odpychał nas od morza, dlatego grabił, wywłaszczał, germanizował, przesiedlał i mordował, bo morze to siła, to bezpieczeństwo i rozkwit gospodarczy.

Po traktacie wersalskim zadowoliliśmy się wąskim skrawkiem wybrzeża. Zanim zdaliśmy sobie sprawę z tego, że „korytarz" i sąsiedztwo „Wolnego Miasta Gdańska" kryły w sobie groźbę zdławienia nas, było już za późno. Hordy hitlerowskie przewaliły się przez nasz kraj, niby szarańcza.

Na szczęście jednak, zegar historii nie zatrzymuje się nigdy. Po zbrodniach niemieckich, dokonanych w pierwszym rzędzie na narodach słowiańskich, musiała nastąpić kara. I oto żołnierzowi polskiemu, zespolonemu krwią słowiańską, koniecznością historyczną i wspólną dolą żołnierską z żołnierzem radzieckim, dane było zatknąć nasze narodowe sztandary na murach Kołobrzega, Gdańska i Berlina.

*

Przed trzema laty Armia Radziecka i oddziały I Armii Wojska Polskiego wyzwoliły Wybrzeże. Polski robotnik, inżynier i marynarz przejęli zniszczone, okaleczałe i wymarłe miasta i porty. Wydawać by się mogło, że widok niejednego miasta portowego, wyzwolonego ze szponów wroga, bynajmniej nie był natchnieniem do wytężonej pracy. Lecz jednak...

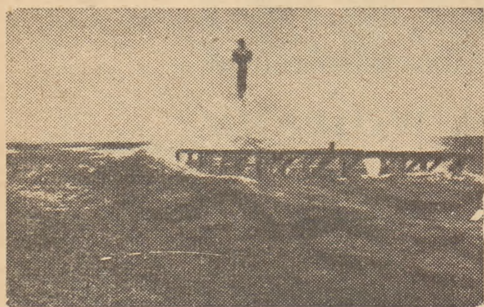
Aby przystąpić dziś, w trzecią rocznicę wyzwolenia Wybrzeża, do wyciągnięcia bilansu osiągnięć, dokonanych w ciągu tych lat, nie trzeba słów: mocniej i bardziej przekonywująco przemawia do nas ruch statków w portach i tętniące życie miast morskich. Przyczyną tego bynajmniej nie jest jakiś cud, ani cudza łaska, ale twardy znój i pot polskiego robotnika, inżyniera i marynarza. To oni przywrócili nasze porty do życia, dzięki nim rozwija się nasza Flota Handlowa i Marynarka Wojenna, dzięki nim powstawały coraz to nowe uczelnie.

Ale o jednym musimy pamiętać: jakkolwiek ciężka była ta praca nad odbudową, jakkolwiek wiele kosztowała niewynagrodzonych często ofiar i wyrzeczeń — to przecież w miesiącach i latach, które stoją przed nami, powinniśmy tę pracę kontynuować dalej. Wówczas możemy być pewni, że inwestując nasz mozół i pracę w najtrudniejszych latach powojennych, pracujemy na dobrobyt dla całego społeczeństwa, zabezpieczamy najskuteczniej i w sposób najbardziej trwały przyszłość przemysłowo-morskiej Polski Ludowej.

Z okazji zbliżających się ŚWIĄT WIELKANOCNYCH

Redakcja „Morza i Marynarza Polskiego"
śle Swoim Czytelnikom i Przyjaciołom **najserdeczniejsze życzenia.**

1945 PIERWSZY NAD BAŁTYKIEM



Wejście do portu w Kołobrzegu

Kto z żołnierzy 6 Dywizji nie znał plutonowego Kazimierza Grzejka? To była chyba najbardziej popularna postać nie tylko w swym batalionie, czy pułku, ale w całej dywizji... Chłop wysoki, jak dąb, silny, jak niedźwiedź, tak, że niejednokrotnie podstawę do CKM-u przerzucał sobie przez plecy i szedł zajmować nową bardziej do obstrzału dogodną pozycję. Nic więc dziwnego, że lubią go jego żołnierze i kawały sobie o nim opowiadają. Jako dowódca plutonu CKM-ów, zawsze spokojnie naprzód wszystko obejrzy, a dopiero potem zaczyna ze swych maszynek prać do nieprzyjaciela. A ogień ich jest zawsze skuteczny. Nie ma ślepego toru, nie strzela się „Panu Bogu w okno", co na froncie, szczególnie wśród błyskawicznych poruszeń, ma duże znaczenie.

Ale najważniejszym chyba w życiu plut. Grzejka jest to, że on właśnie pierwszy dotarł do morza Bałtyckiego na wysokości Kołobrzega, no i wziął udział w delegacji, która znad morza Naczelnemu Dowódcy Wojska Polskiego gen. broni Michałowi Żymierskiemu meldunek żołnierski przyniosła i piękną urnę z wodą morską, zaś w podarunku od jednostki piękny, wyjątkowo precyzyjny karabin snajperski.

Wtedy to właśnie zainterpelowaliśmy ob. Grzejka, jak to się odbyło. Prosiliśmy, by nam sam opowiedział o tym historycznym wydarzeniu.

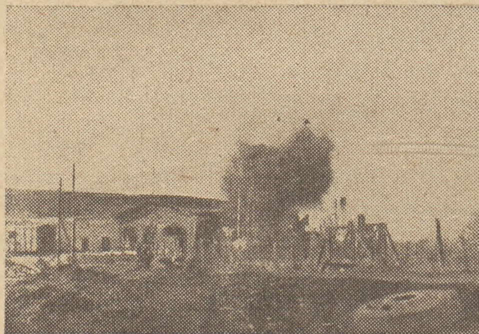
Plut. Grzejek nie jest dobrym mówcą, a szczególnie nie lubi opowiadać o swych przeżyciach frontowych, ani o naprawdę bohaterskich wyczynach swych żołnierzy, których trzyma mocną ręką, po ojcowsku ich wychowując i przykładnie, gdy potrzeba, karząc. Od tych właśnie żołnierzy plutonu CKM-ów dowiedzieliśmy się o czynach plutonowego Grzejka, o zdobyciu niezwykle silnie umocnionej pozycji nieprzyjacielskiej w rejonie Rederitz u południowo zachodniego krańca Wału Pomorskiego. Był tam Grzejek ranny i za ten piękny wyczyn po raz drugi pierś jego ozdobił Krzyż Walecznych.

Dnia 7-go marca — opowiada spokojnie Grzejek — otrzymaliśmy rozkaz wyjścia na morze. Niemcy pod naciskiem naszego natarcia, które szło z zachodu i południa, wycofywali się szybko, nie chcąc wpaść w okrążenie. W forsownym marszu pośpiesznym, wśród ciągłych walk z rozbijanymi oddziałami niemieckich fizylierów przeszliśmy 23 kilometry. Zdawałoby się — nic dla dobrego piechura, ale był to czas niezwykłych roztopów i ciągłych zmian temperatury. Wykorzystywaliśmy wszystkie środki transportowe: konie, karety, wozy, rowery, motocykle. Powiadam wam, że to było nawet wesołe, gdy się patrzyło na rozwalonych w ślubnych karetach naszych fizylierów, albo w głębi dworskiej bryczki, czy innego wehikułu uśmiechnięte gęby żołnierzy, a między nimi ukryte żądło karabinu maszynowego. Gdzieś tam na przedzie poruszał się oddział zwiadowców. Szybko, bo na rowerach, które sami własnoręcznie zdobyli na łącznikach niemieckich trzy dni temu.

Pod wieczór dopiero dotarliśmy do przedmieść Kołobrzega od strony południowej. Nie było czasu na odpoczynek, zresztą każdemu było pilno, by nareszcie zobaczyć to nasze morze. Od razu z marszu przeszliśmy do natarcia, obeszliśmy miasto od zachodu i punktualnie o godz. 8 minut 15 osiągnęliśmy brzeg morski na wysokości 5,5.

— A jak to było?

— Dokładnie to było tak — kontynuuje plut. Grzejek; — Szliśmy naprzód, jak wszyscy diabli. Pięć kilometrów od Kołobrzegu zostały nasze tabory. Jedna kompania strzelecka ruszyła na miasto od południa, jako desant czołgowy. Ja ze swym plutonem CKM-ów zostałem przydzielony do trzeciej kompanii, której polecono wyjść na Bałtyk od strony zachodniej. O jakieś dwa kilometry od morza wszyscy zajęli pozycje wyjściowe. Wysłano wzmocniony patrol na lewe skrzydło, by przeszukać lasek, dotykający niemal brzegu morskiego. Poszedłem z tym patrolem na ochotnika. Razem ze mną szedł również mój zastępca do spraw polityczno - wychowawczych plut. Paczka. Z daleka usłyszeliśmy szum morza. Panowała wietrzna pogoda i morze było wzburzone. Wysokie fale przelewały się i pieniły na brzegu, zostawiając smugi piany, podrzucając resztki uzbrojenia i umundurowania niemieckich żołnierzy, którzy znaleźli śmierć w nurtach Bałtyku, gdy usiłowali się wydostać na pokłady krążowników i zostali zaatakowani przez szturmowce radzieckie i polskie.



Marzec 1945. Bój o dworzec kolejowy

W lasku drużyna kaprala Piworowicza wzięła do niewoli trzynastu jeńców niemieckich. Udaliśmy się na przełaj w kierunku wybrzeża i nareszcie zobaczyliśmy Bałtyk w całej okazałości.

Natychmiast wdrapaliśmy się na szczyt wzgórza 5,5 gdzie zatknęliśmy sztandar biało-czerwony. Następnie wrzuciłem pływak z zatkniętą chorągiewką o barwach narodowych i równocześnie oddaliśmy salwę honorową z automatów i pistoletów — bojowe pozdrowienie Wojska Polskiego na cześć naszego Bałtyku. To byłoby wszystko.

W tych słowach prostych i niewymyślnych, które udało się zastenografować korespondentowi wojennemu, tkwi patos wielkich zdarzeń w dziejach narodu.

— Powiedzcie, jakie wrażenie wywarło morze na was i waszych chłopcach?

— Ogromne! Czy wierzycie, że żołnierze, nie walczący chwilowo, przedzierali się po półtora i nawet dwa kilometry i to pod ogniem nieprzyjacielskim, by tylko zobaczyć morze! Napełniali buteleczki wodą morską, pokazując je z dumą kolegom i chowając, jak najświętszą relikwię. Ja sam jestem rodem z Przemyśla i morza nigdy nie widziałem. W żadne tam hocki-klocki i różne literackie dyrdymałki nie wierzę, ale sam byłem jakoś głupio wzruszony, nawet miałem łzy w oczach i radość w sercu, gdy zobaczyłem sine fale rozhukanego morza.

— Nie tylko ja — opowiadał dalej z ożywieniem plutonowy Grzejek — pochodzę z południa Polski. Większość żołnierzy jednostki — to moi krajanie. Tam po wypędzeniu Niemców formowała się nasza dywizja. Spod Przemyśla w marszu i boju dotarliśmy do Warszawy. Zdobyliśmy ją i po jej świętych gruzach pomaszerowaliśmy na zachód. Dziś jesteśmy nad polskim morzem. Kto by to pomyślał jeszcze kilka miesięcy temu!

Jest głęboka treść i wzniosły symbol w drodze bojowej tej jednostki. Żołnierze przemaszerowali całą Polskę od południa na północ, by dotrzeć do morza. Większość żołnierzy widzi je po raz pierwszy w życiu — wszyscy jednak czują doniosłość chwili, rozumieją, że nie na próżno walczyli i przelewali swą krew.

Nastrój w naszych oddziałach jest znakomity! Nie mogliśmy powstrzymać okrzyku radosnego podziwu na widok polskiej artylerii ciężkiej, stojącej u brzegu morza. Z tego miejsca prała ciągle w stronę niemieckich krążowników, nie pozwalając im dotrzeć do portu.

Nie przyjechali jednak nasi żołnierze z pustymi rękami do kraju. Broń Boże! Przywieźli ze sobą dla polskich dzieci w sierocińcu świetne dary: 100 kg masła, 200 kg konserwowanej kury oraz ogromną ilość konfitur, które rozdano dzieciom, sierotom po zaginionych i poległych. A olbrzymi plut. Grzejek musi opowiadać.

Padają ciągle niecierpliwe pytania, a jak, a co, jak to było, gdy dotarli do polskiego morza? A jak się bili, czy ciągle strzelają i z jakiej broni? Siadł sobie plutonowy wśród maleńkich przyjaciół, jednego smyka wziął na kolano, drugiego głaszcze po jasnej główce i opowiada, a oni się śmieją i coraz nowymi pytaniami zasypują ogromnego żołnierza, który się śmieje serdecznie i szczerze, tak jak tylko żołnierz polski potrafi, gdy się znajduje wśród tak wdzięcznych słuchaczy.

Dzisiaj porucznik Grzejek wspomina pewno tę jedną z najpiękniejszych chwil swego życia, gdy mógł takim właśnie najmniejszym i najniecierpliwszym słuchaczom opowiadać o swej chyba najciekawszej przygodzie w życiu...

T. Jacek-Rolicki, mjr.



„Katiusze" w akcji kołobrzeskiej
fot. J. Michalik

KOŁOBRZEG STARTUJE

(Korespondencja własna)

Każdego przybysza z wielkiego miasta uderzy panujący tu spokój i cisza, tak rażące po wielkomiejskim ruchu i stukocie wagonowych kół. Wydać by się mogło, że Kołobrzeg jest martwy, a to nie prawda! Brak tu może tylu samochodów, widzianych w innych większych miastach, lecz jest ich dość dla miasta liczącego w chwili obecnej około sześć tysięcy ludności, mieszkającej przeważnie na jego peryferiach lub na terenie kolonii rybackiej, czy wreszcie we wszystkich nadających się do zamieszkania domach zniszczonego śródmieścia, w którym koncentruje się gros handlu i rzemiosła.

Kołobrzeg żyje i rozrasta się. W roku ubiegłym z głębi kraju przybyło na jego teren około 2.000 stałych mieszkańców. Nieomal z niczego powstało rzemiosło i handel. Ostatnio przeniesiono większość urzędów, czynnych dotychczas na terenie pobliskiego Korlina, do Kołobrzega, a Zarząd Miejski prowadzi stałą akcję odbudowy mieszkań, przydzielając je natychmiast potrzebującym. Ostatnio władze centralne przyznały poważniejsze kredyty na ten cel, zwłaszcza że projektuje sie osiedlenie na terenie miasta do końca 1949 roku około 4 tysięcy ludzi.

Kołobrzeg posiada już gotowe plany odbudowy. Szczególną opieką otoczono prastarą kołobrzeską katedrę, pamiętającą ponoć czasy Krzywoustych i pierwszego biskupstwa, poważnie zniszczoną działaniami wojennymi, którą odbuduje się w bież. roku. W tym samym czasie zostanie uruchomiona duża chłodnia, przystosowana do przechowywania ryb i wyrobów wędliniarskich. Ostatnio Zarząd Miejski otrzymał miłe pismo ze Związku Harcerstwa Polskiego z powiadomieniem, że trzytysięczna rzesza harcerzy, jaka zawita na obozy letnie w okolice miasta, będzie codziennie pracowała przez 3 godziny nad ostatecznym przygotowaniem miasta do odbudowy, oraz nad rozbiórką zniszczonych budynków, przeznaczonych na wyburzenie.

Rankiem zauważyć można grupki dzieci i młodzieży, dążącej do szkoły. Kołobrzeg posiada gimnazjum i liceum ogólnokształcące, średnią szkołę zawodową, oraz jedną szkołę powszechną. Poza tym, bawiący w roku ubiegłym w Ustroniu Morskim prof. St. Kazuro, rektor Konserwatorium Warszawskiego, postanowił otworzyć konserwatorium na terenie Kołobrzega. Pewne ożywienie i odprężenie w pracowitym życiu miasta i jego mieszkańców wnosi bawiący tu zespół warszawskich artystów, którzy postanowili pozostać w nim na stałe, zajmując się równocześnie odbudową zniszczonego teatru.

Sytuacja powiatu jest o wiele pomyślniejsza. Został on przez działania wojenne dużo mniej zniszczony i to przeważnie w inwentarzu żywym. Tereny zaludniły się szybko osadnikami wojskowymi i repatriantami. Z zakładów przetwórczych na terenie powiatu uruchomiono już wielkie młyny i gorzelnie, na uruchomienie czekają liczne cegielnie. Gospodarstwa rolne zostały w ogromnej części nadzielone żywym inwentarzem z dostaw UNRRA, oraz z zakupów państwowych w Danii i Norwegii. O potencjale gospodarczym powiatu dobitnie świadczy fakt spłaty podatku gruntowego, uregulowanego w 90% bez uciekania się do jakichkolwiek środków egzekucyjnych, co jest najlepszym dowodem uświadomienia obywatelskiego rolników.

Niepoślednie znaczenie posiada dla powiatu sprawa uruchomienia wszystkich uzdrowisk i ośrodków wypoczynkowych powiatu, ze znanym już w całym kraju Ustroniem Morskim na czele, które w roku ubiegłym nie zostały całkowicie wykorzystane. Stworzy to bowiem rynek zbytu dla produkcji rolniczo - ogrodniczej, nie posiadającej pełnego wykorzystania w chwili obecnej na własnym terenie.

Osobne zagadnienie, związane bezpośrednio z pracą portu kołobrzeskiego, stanowi sprawa osadnictwa rybackiego na pozostawionych przez Niemców gospodarstwach rybackich, które ma zasilić powstającą tu kołobrzeską bazę rybacką. Zorganizowano już akcję przesiedleńczą pewnej ilości rybaków z rejonów Wielkiej Wsi i Jastarni do Kołobrzega. Dotychczas nie dawała ona oczekiwanych rezultatów, na skutek braku nadających się do natychmiastowego zajęcia obiektów mieszkalnych. Obecnie doprowadzono już do porządku mieszkania dla 19 rybaków, którzy niebawem przesiedlą się na ten teren. Remont dalszych obiektów trwa.

Port kołobrzeski jest już przygotowany do przyjmowania statków, na razie jednostek do 800 BRT, gdyż średnia głębokość basenu portowego nie przekracza w chwili obecnej 5 metrów.

Pierwsze statki po węgiel są spodziewane w najbliższych dniach, lecz Kołobrzeg witał już swój pierwszy powojenny statek. Był nim duński kablowiec, żaglowo-motorowy szkuner „Minerva", który przez miesiąc prowadził w Kołobrzegu i w pobliżu prace konserwatorskie morskiego kabla telefonicznego, zerwanego w czasie działań wojennych na polach minowych. W dniu 19 stycznia br. odpłynął on na Bornholm, celem kontynuowania prac w tamtejszym porcie i wróci w końcu kwietnia dla ostatecznego przeprowadzenia naprawy. Kierownik ekipy technicznej, inż. Kristoforsen jest zdania, że już w połowie bieżącego roku będziemy mogli rozmawiać telefonicznie z całą Skandynawią.

Pod względem urządzeń przeładunkowych Kołobrzeg jest lepiej wyposażony od portu darłowskiego, posiada bowiem jeden dźwig elektryczny o nośności 2,5 tony, oraz cztery transportery, znajdujące się w ostatnim stadium remontu. Zdolność przeładunkowa dźwigu wynosi 500 ton dziennie, zaś wszystkich urządzeń 1.000 ton dziennie.

W porcie przeprowadzono już wszelkie prace, konieczne dla zabezpieczenia nawigacji w basenie i u wejścia do portu, zbudowano maszt dla sygnałów sztormowych, doprowadzono do normalnego stanu latarnię morską i radio-latarnię. Kolej doprowadziła do stanu używalności wszystkie tory i zwrotnice, odbudowuje się kilka budynków administracyjnych, natomiast z wiosną postanowiono rozpocząć remont elewatora zbożowego.

Stocznia rybacka pracuje od pierwszej niemal chwili. Czynne są trzy działy: kadłubownia, kuźnia i stolarnia mechaniczna. Przeprowadza się tu remonty jednostek wydobytych w porcie z dna morskiego, a także budowę łodzi wiosłowo-żaglowych o długości ponad 6 metrów, czy też łodzi motorowych, których kilkanaście wybudowano i oddano do pracy w roku ubiegłym.

W chwili obecnej łowi jeden kuter „Koł-25" oraz kilkadziesiąt różnych łodzi, natomiast trzy kutry „Koł" 2, 3 i 9 są w remoncie. Ryby odbiera „Centrala Rybna", posiadająca w porcie kołobrzeskim swą wędzarnię i uruchamiająca w najbliższym czasie fabrykę konserw. Czynna jest także fabryka lodu o wydajności około 2 ton lodu dziennie, wystarczającej na pokrycie miejscowego zapotrzebowania.

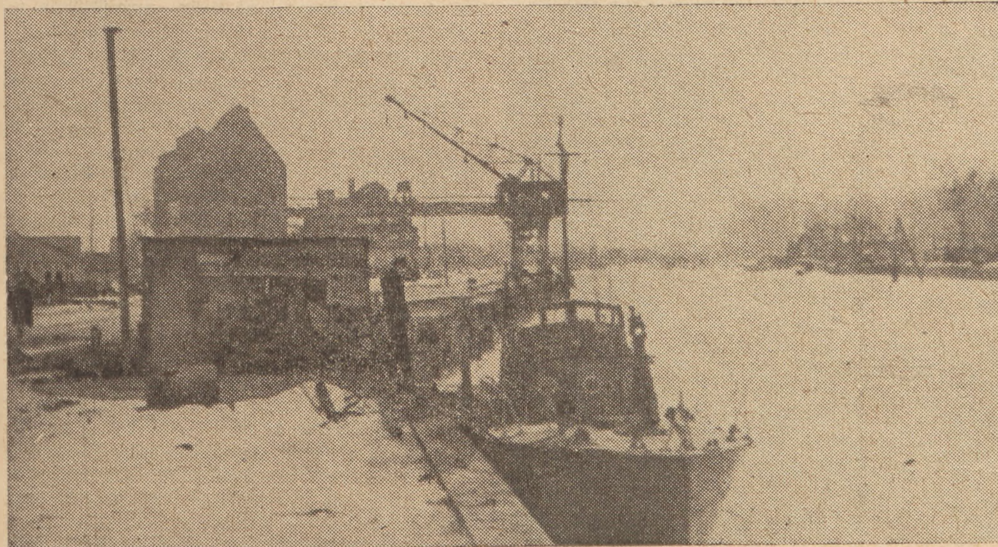
W pobliżu znajduje się uruchomiona niedawno stacja bunkrowa materiałów pędnych Centrali Produktów Naftowych. Jest to nadzwyczaj słuszne posunięcie gdyż większość statków, jakie będą zawijały do portu, to motorowo-żaglowe szkunery.

Dla uzupełnienia obrazu dodać należy, że kilka gdyńskich firm maklerskich uruchomiło tu już swe przedstawicielstwa. Czynne są filie firm „Baltica", „Polbal", „Nautica", „Navigator", „Szymkiewicz", oraz firma przeładunkowa „Transporter".

Oczekiwane od dłuższego czasu przez społeczeństwo otwarcie portu dla normalnej żeglugi towarowej nastąpiło w dniu 1 marca br. w obecności przedstawicieli władz państwowych i samorządowych oraz rzesz mieszkańców miasta.

Rozpoczęcie normalnej pracy w porcie kołobrzeskim posiada duże znaczenie dla samego miasta, które niewątpliwie bedzie się coraz bardziej handlowo rozwijać, ściągając coraz więcej ludzi chętnych do rzetelnej pracy i odbudowy.

St. Woliński.



Port kołobrzeski w zimowej szacie

fot. „M-MP"

PIERWSZA BRYGADA PANCERNA IM. BOHATERÓW WESTERPLATTE

w akcji na Gdańsk i Gdynię

Po sukcesach na „Wale Pomorskim" i po pościgu do morza skoncentrowała się 1 Armia na południe od Kołobrzega w obszarze Greifenberg (Gryfice) — Karlin pomiędzy 6 a 8. III. 45 r.

Działające wspólnie z wojskami polskimi armie radzieckie, a mianowicie 3 armia i 1 armia gwardyjska rozbiły i rozdzieliły wycofujące się z „Wału Pomorskiego" wojska niemieckie na kilka części, z których jedna szukała oparcia w Kołobrzegu, druga cofała się na zachód na Odrę, trzecia wreszcie, odcięta uderzeniem armii sprzymierzonej na północ, uchodziła na Gdynię i Gdańsk.

Zadania, jakie 1 Armia miała do wykonania były następujące:

a) Zdobycie przygotowanego do obrony Kołobrzega, który — oprócz własnej załogi — wchłaniał resztki wycofujących się jednostek niemieckich, mających jeszcze nadzieję na ewakuację drogą morską pod osłoną ufortyfikowanego miasta.

b) Marsz za wrogiem na północny zachód w kierunku zatoki Szczecińskiej i morza.

c) Akcja na Gdynię i Gdańsk w ścisłym współdziałaniu z 1 gwardyjską armią radziecką.

Z rejonu koncentracji rozpoczęto zatem trzy działania:

1) na północny zachód od zatoki Szczecińskiej,

2) na północ na Kołobrzeg,

3) na wschód, gdzie 1 br. pancernej przypadł zaszczyt walk o Gdynię i Gdańsk, wspólnie ze słynną 1 gwardyjską armią pancerną gen. Kałukowa.

1 Brygada pancerna składała się z trzech baonów czołgów, baonu zmotoryzowanych fizylierów, baterii 47 mm i kompanii przeciwlotniczej; znalazła się ona dnia 6 marca późnym wieczorem w m. Damnitz.

Brygada osiągnęła tę miejscowość bezpośrednio po walkach pościgowych, nie mając możności przeprowadzenia przeglądu maszyn i choćby pobieżnego remontu. Dnia 8. III. podporządkowana została dowódcy 1 gwardii armii radzieckiej gen. Kałukowowi, który nakazał jej natychmiastowy marsz na Belgard, (Białogród), Koszalin (Kösslin), Słupsk do m. Kniewo (Knievenbrück), leżącego nad rzeką Redą tuż nad b. polską granicą.

Marsz na wchód wymagał od oddziałów wiele wysiłku, gdyż położenie ogólne zmuszało do pośpiechu, a tymczasem po drodze trzeba było jeszcze zwalczać stawiane przez wroga opory na kwaterach. Po paru dniach wytężonego marszu oddziały I bryg. panc. zbliżyły się do rzeki Redy pod m. Kniewo, gdzie okazało się, że most został zniszczony przez wycofujące się oddziały niemieckie. Przeprawa przez rzekę opóźniła się wskutek tego o 10 godzin.

Rano dnia 11. III., gdy tylko brygada zdążyłaześrodkować się w m. Zelewo, nadszedł rozkaz natychmiastowego opuszczenia tej miejscowości i zajęcia stanowisk na podstawie wyjściowej we wsi Bolszewo już na godz. 12 tegoż dnia.

Po trzydniowym marszu, bez odpoczynku dla ludzi i maszyn, zmuszona była brygada przesunąć się do Bolszewa i przygotować się do działania na Wejherowo, stanowiące wysunięte przedpole Gdyni. Działanie to przewidziane było na dzień 12. III.

TEREN

Podgórski i lesisty charakter przedpola Gdyni ułatwiał jej obronę od strony lądu i narzucał rozmieszczenie stanowisk obronnych.

Zalesione wzgórza Mrzezino — Wejherowo — Łężyce — Kack chroniły Gdynię od północy, zachodu i południa.

Wąska dolina rzeki Redy na przestrzeni od Wejherowa do m. Reda ograniczała ruch na wschód zmuszając do posuwania się po szosie leżącej pod bezpośrednim obstrzałem z przyległych lasów.

Szerokie i bagniste „Mostowe i Chylońskie Błoto" izoluje Kępę Oksywską, na której bronić można się nawet po utracie pozycji Wejherowo — Łężyce — Kack i po stracie samego miasta Gdyni.

Te właśnie motywy sprawiły, że jak w r. 1939 wojska polskie, tak i w r. 1945 wojska niemieckie broniły Gdyni początkowo na masywie Zagórze — Łężyce — Kack, a po utracie miasta na Kępie Oksywskiej.

NIEPRZYJACIEL

Trzon obrony Gdyni tworzyła 7 dywizja pancerna, resztki trzech dywizji piechoty, brygada artylerii, ciężka bateria nadbrzeżna i dywizjon niszczycieli, ponadto w obronie brała udział duża ilość batalionów Volkssturmu z rejonu Pomorza.

Jakież wielkie musiało być podniecenie polskiego żołnierza, gdy stanął u wrót morza. Jakież uczucia i jaka duma rozpierać musiała dusze żołnierzy I br. panc., gdy szli do walki, by pomścić bohaterskie pułki regularnego wojska z 39 r. i improwizowane oddziały „kosynierów gdyńskich", poległych w pamiętnym wrześniu w Gdyni, Dębogórzu, Pogórzu i Kossakowie!

ZDOBYCIE WEJHEROWA I POŚCIG NA REDĘ

Rano o godz. 8-ej dnia 12. III., po półgodzinnym przygotowaniu artyleryjskim, wyruszyło natarcie na Wejherowo. Myślą przewodnią natarcia był dwustronny manewr piechoty radzieckiej wspartej I br. panc. W. P. oraz 40 i 41 br. panc. armii radzieckiej.

Podczas kiedy I br. panc. uderzyła na Wejherowo od północy, obie radzieckie brygady pancerne nacierały od południa.

Uderzenie polskie z wioski Bolszewo poszło początkowo na fabrykę cementu (2 km. na północny zachód od Wejherowa), gdyż zdobycie tego punktu oporu umożliwiało dopiero wykonanie postawionego zadania tj. uderzenie na miasto od strony północnej. Oddziały niemieckie, broniące fabryki, zostały w krótkiej walce spędzone z zajmowanych stanowisk, a polskie bataliony czołgów wraz z piechotą radziecką osiągnęły północny skraj miasta.

Tymczasem na południowym skraju miasta pokazały się brygady 40 i 41. Niemiecka obrona zaczęła się chwiać, a o godz. 10 nieprzyjaciel był już w pełnym odwrocie.

Do miasta wkroczyli zwycięzcy, na których powitanie wyległy resztki wybitej przez wroga ludności polskiej.

Natychmiast po zajęciu miasta rozpoczął się energiczny pościg na Redę, którą osiągnięto około godz. 11.

BITWA O BIAŁĄ RZEKĘ, ZAGÓRZE JANOWO

Pościg broni szybkiej, jaką jest broń pancerna, spowodował, że piechota początkowo nie mogła nadążyć za czołgami, które w zapale bitewnym już prawie osamotnione minęły st. kol. Reda i posuwały się na m. Biała Rzeka. Tam, razem z czołgami radzieckimi i zmotoryzowaną piechotą, zostały zatrzymane silnym ogniem artylerii przeciwpancernej; przed tą miejscowością bowiem przebiegał przedni skraj pozycji głównego oporu niemieckiego na tym kierunku. Bataliony brygady zajęły więc stanowiska obronne, i osłaniane batalionem zmotoryzowanych fizylierów trwały w ciężkich walkach pozycyjnych do 17 marca.

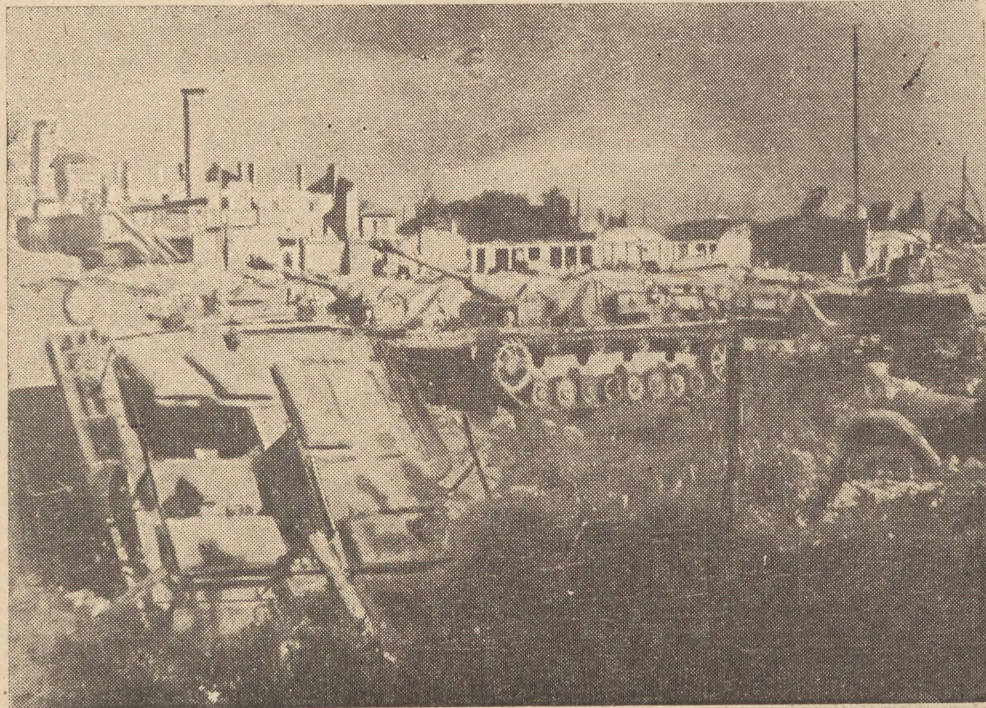
Zadanie Brygada wypełniła dobrze, bijąc się o Białą Rzekę z zajadłością, o której gen. płk. Babadżanjan powiedział tonem najwyższej pochwały, że była „prawdziwie polską".

AKCJA ROZPOZNAWCZA NA ŁĘŻYCE

W dniu 17. III. brygada została zaalarmowana i przesunięta forsownym marszem nocnym na inny kierunek działania. Tym razem działać miała w terenie górzystym i zalesionym. Brygada odbyła marsz z Wejherowa przez Zamek, Nowy Dwór, Bieszkowice, Koleczkowice i Głodówko do rejonu na południe od m. Łężyc.

Tam nawiązała łączność ze 102 d. p. radz. i dnia 18 marca rozpoczęły oddziały brygady akcję rozpoznawczą w kierunku wzg. 165.0. Gdy III baon czołgów I brygady minął wieś i jego pierwsze czołgi podsuwały się do wzgórza, ostrzelane zostały silnym ogniem ppanc. Ogień prowadziły liczne czołgi nieprzyjacielskie typu T — IV i „Tiger", okopane i dobrze zamaskowane. Rozpoczęła się walka, której wynikiem było rozpoznanie przedniego skraju pozycji i głównych źródeł ognia.

Zdobywanie czołowe tej pozycji nie leżało w zamiarach wyższego dowództwa, dlatego oddziały polskie po wykonaniu zadania zostały wycofane i zebrały się w rej. Rogalewa



Pierwsze zdjęcie, dokonane w Gdańsku bezpośrednio po kapitulacji Niemców w tym rejonie. fot. Florian Staszewski

NA GDYNIĘ PRZEZ KACK

Brygada podporządkowana została 11 gward. korpusowi pancernemu i przesunięta była dnia 23. III. do lasów na zachód od m. W. Kack, gdzie wspólnie z 34 radz. brygadą pancerną przygotowywała się do natarcia. Tym razem znowu nacierać miała na Gdynię od południa, gdzie obrona opierała się na strumieniu Kack, płynącym w dolinie o gwałtownych spadkach, brzegach stromych i zalesionych. Obrona tego odcinka wzmocniona była przez artylerię okrętową grupy niszczycieli, strzelającą z zatoki Gdańskiej.

Omijając W. Kack obejściem od północy, I br. panc. oraz radzieckie wojska pancerne dotarły przed południem dnia 24. III. do głównej pozycji oporu.

Cały dzień i noc z 24/25. III. trwał bój o wyłom w pozycji nieprzyjacielskiej. Bój ten był szczególnie groźny dla czołgów, które w nocy były bezpośrednio atakowane przez specjalnie wyszkolone grupy niszczycieli czołgów.

Nad ranem pozycja została przerwana, a oddziały brygady wtargnęły wraz z piechotą radziecką na południowe przedmieście Gdyni. Ażeby uniknąć bocznego ognia z niezdobytych jeszcze wzgórz Orłowa, nacierające wojska przedostały się na rozległe przedmieścia Witomina, a dalej już skrajem lasu i wzdłuż toru kolejowego parły na północ do Gdyni; dnia 26 marca doszły do południowego skraju miasta do wylotu ul. Świętojańskiej.

Noc z 26/27 marca zeszła na zajmowaniu podstawy wyjściowej, na nawiązaniu ścisłej łączności z oddziałami 313 i 132 dp. armii radzieckiej, z którymi polskie czołgi ruszyć miały do walki o miasto.

Od świtu natomiast trwało intensywne rozpoznanie przedpola patrolami bojowymi, celem wykrycia źródeł nieprzyjacielskiego ognia; rozpoznanie to było utrudnione, gdyż południowa część miasta chroniona była dodatkowo przez pola minowe i rowy przeciwczołgowe.

Rano ruszyło natarcie. Rozpoczął się bój, noszący wszelkie cechy walk w mieście. Nieprzyjaciel obsadził domy i piwnice, skąd na małą odległość prowadził ogień z krótkodystansowej broni przeciwpancernej (Panzerfaust).

Ciężkie walki rozgorzały na głównej arterii gdyńskiej na ul. Świętojańskiej, gdzie zdobywano poszczególne domy; około południa ulica Świętojańska została opanowana i bój przeniósł się na plac Kaszubski, toczył się o Yacht Club i basen Piłsudskiego.

GDAŃSK WRACA DO POLSKI

Zdobyciem basenu zakończono walkę o Gdynię. W ciągu tego dnia, nadszedł rozkaz marsz. Rokossowskiego, który polecił natychmiastowe wydzielenie ze składu I br. pancernej Batalionu Zmotoryzowanych Fizylierów oraz jednego plutonu czołgów do działania na drugi port polski — na Gdańsk.

Baon fizylierów przybył do Langfuhr na punkt I przeznaczenia, gdzie wszedł pod rozkazy dowódcy 49 korpusu strzeleckiego. W Gdańsku trwała ostra walka, nieprzyjaciel bronił się na wschodnim brzegu „Martwej Wisły".

Całe miasto, zniszczone już poprzednimi walkami, objęte było morzem płomieni i spowite dymami.

Dnia 28 marca, podczas gdy jeszcze trwała bitwa o Gdańsk, z Baonu Zmot. Fizyl. wydelegowany został oddział, który reprezentował wraz z dowódcą I brygady panc., Wojsko Polskie na uroczystości zawieszenia na Ratuszu Gdańskim polskiej flagi narodowej, na znak symbolicznego przejęcia tego portu przez Państwo Polskie.

Na uroczystości tej obecni byli przedstawiciele Dowództwa Wojsk i przedstawiciele prasy ZSRR.

Po zdobyciu Gdańska Baon Zmot. Fiz. zakwaterowany został w rejonie fabryki wagonów po zachodniej stronie „Martwej Wisły".

WALKI O KĘPĘ OKSYWSKĄ
(1. IV. — 5. IV. 45 r.)

Po utracie portów w Gdyni i Gdańsku niemiecka obrona straciła już swój sens operacyjny. Zacieśniona na małym skrawku terenu (około 10 km²) nie mogła już mieć żadnych nadziei na jakiś pomyślny dla siebie zwrot. Niemcy liczyli jedynie na parodniowe opóźnienie wojsk sprzymierzonych, aby ewakuować resztki swych sił drogą morską z przystani Kwarantanna (Babi Dół).

Dogodne dla nieprzyjaciela terenowe warunki obrony Kępy Oksywskiej, tego ostatniego trzymanego przez Niemców skrawka Polskiego Wybrzeża, były przyczyną kilkudniowego pozornego zastoju większych działań zaczepnych ze strony polsko-radzieckiej.

Czas od dn. 29. III. do 31. III. 45 r. wykorzystano na dokładne rozpoznanie pozycji obronnych nieprzyjaciela i na koncentrację wojsk w miejscach uderzenia.

W okresie tym bataliony czołgów rozpoznawały przez walkę przedni skraj pozycji nieprzyjaciela na Kępie Oksywskiej i rozmieszczenie źródeł ognia szczególnie groźnego dla broni pancernej.

Natarcie na Kępę Oksywską ruszyło 1. IV. z podstawy wyjściowej na wschodnim skraju m. Rumia i po pomyślnych dla siebie walkach wstępnych — zajęto kol. Dębogórze i las na zachód od m. Suchy Dwór.

Następnego dnia natarcie posuwało się dalej i oddziały własne doszły do zach. skraju m. Pogórze.

Dnia 4. IV. zajęto m. Suchy Dwór, a II baon czołgów wspierał 24 p. p. radzieckiej w akcji na Pogórze od płnc.-wschodu. Opór nieprzyjaciela słabł z każdym dniem, a sprzymierzone wojska zacieśniały coraz bardziej obronę niemiecką i spychały ją do morza.

Dnia 5. IV. I. br. panc. i 10 gw. d. p. zajęły ostatecznie Pogórze i Kossakowo oraz manewrem oskrzydlającym od południa doszły przez Nowe Obłuże do m. Kwarantanna (Babi Dół).

Po dojściu do urwistego brzegu wschodniego skraju Kępy Oksywskiej czołgi otworzyły ogień do niszczycieli niemieckich, które znajdowały się na morzu i wspierały ogniem obronę nieprzyjaciela oraz ewakuowały barki na Hel. Ogień ten zaskoczył okręty, które wycofały się poza zasięg artylerii czołgów, a jeden z okrętów stanął w ogniu.

O godz. 17.00 wykonano manewr na m. Oksywie, gdzie unieszkodliwiono silną baterię artylerii nadbrzeżnej.

POMŚCILIŚMY OBROŃCÓW WYBRZEŻA Z 1939 R.

Już następnego dnia 6. IV. Brygada brała udział w uroczystym podniesieniu flagi narodowej na Ratuszu w Gdyni, oraz w akcie symbolicznego ślubowania Polskiemu Morzu.

Dnia 7. IV. przeszła Brygada z Gdyni przez Orłowo—Sopoty do Gdańska, gdzie połączyła się z Baonem Zmotoryzowanych Fizylierów.

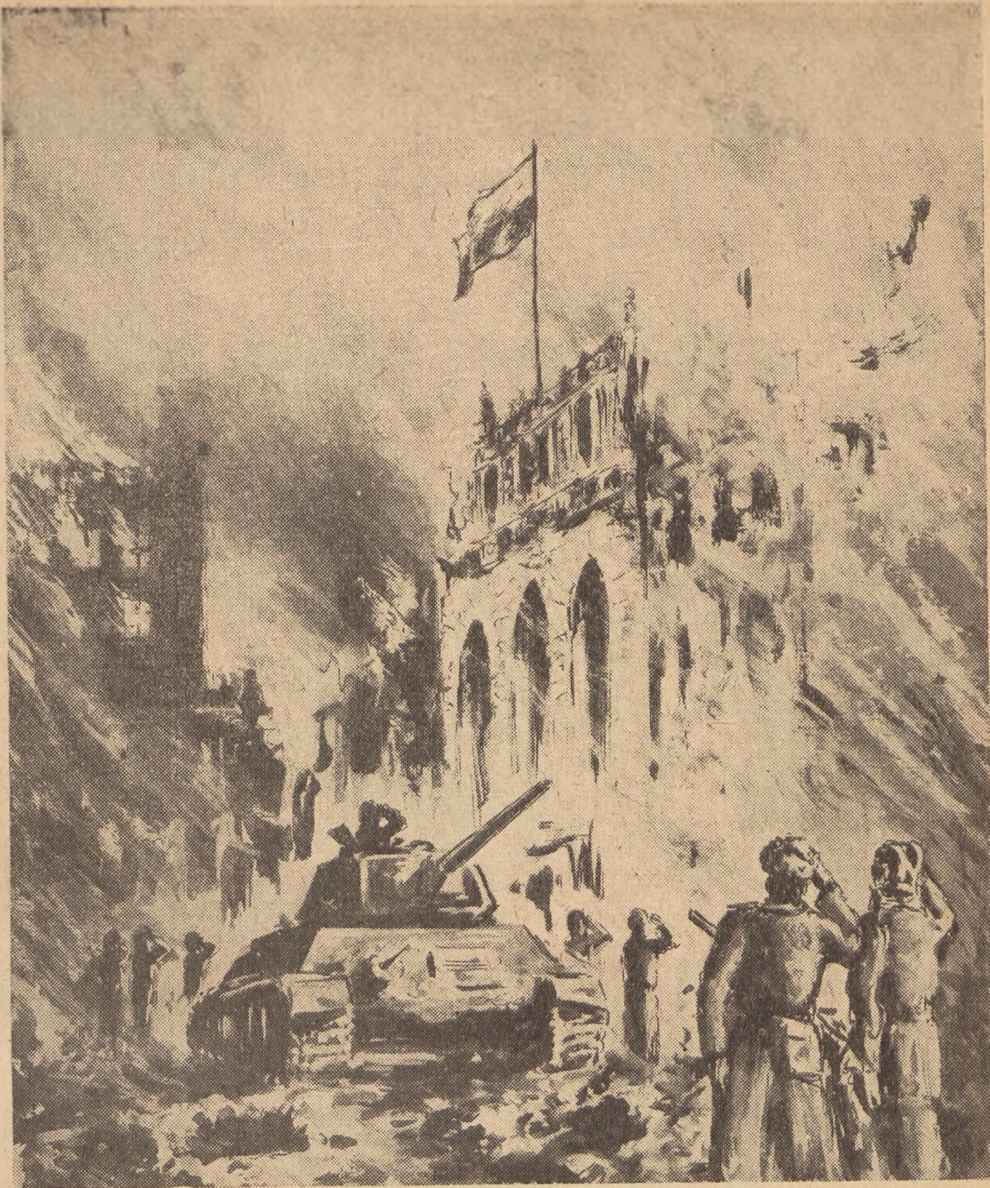
Działania bojowe o Polskie Morze zostały zakończone.

I Brygada Pancerna otrzymała podziękowanie od Generalissimusa Stalina oraz pochwały od dowódców poszczególnych ugrupowań wojsk radzieckich za chlubne współdziałanie.

Czołgiści polscy, wydzieleni z I. Armii i rzuceni do działań o porty polskie, potrafili wykazać się nie tylko bitnością godną tradycji 1 Armii i swej broni specjalnej, lecz swoim zachowaniem się podnieśli ducha Polaków przygnębionych długotrwałą okupacją.

I Br. panc. w pełni zasłużyła sobie na nazwę „Im. Bohaterów Westerplatte", gdyż dzięki jej walecznym żołnierzom powróciła Polska na wieki nad swoje morze, nad Bałtyk!...

płk. dypl. Witold Brzeziński



28. III. 1945. Moment zawieszenia polskiej flagi narodowej na gmachu Dworu Artusa w Gdańsku. rys. Sławomir Sierecki

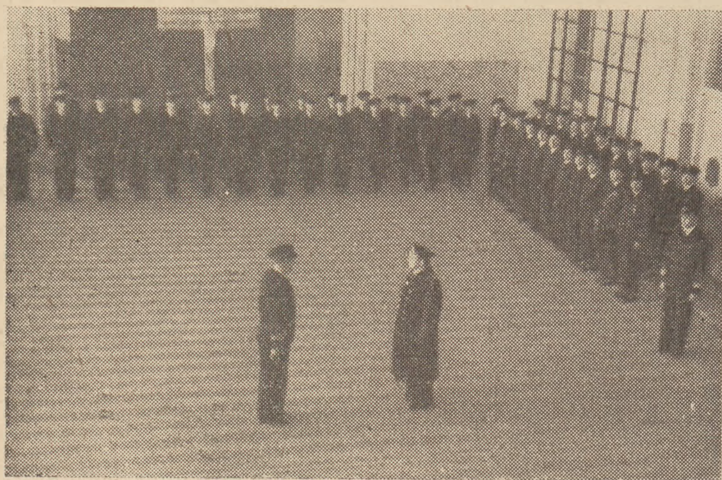
Marszałek Żymierski w Gł. Porcie Mar. Woj.

Dekoracja orderem Polski Odrodzonej III kl. D-cy Mar. Woj. Kontradmirała Wł. Steyera

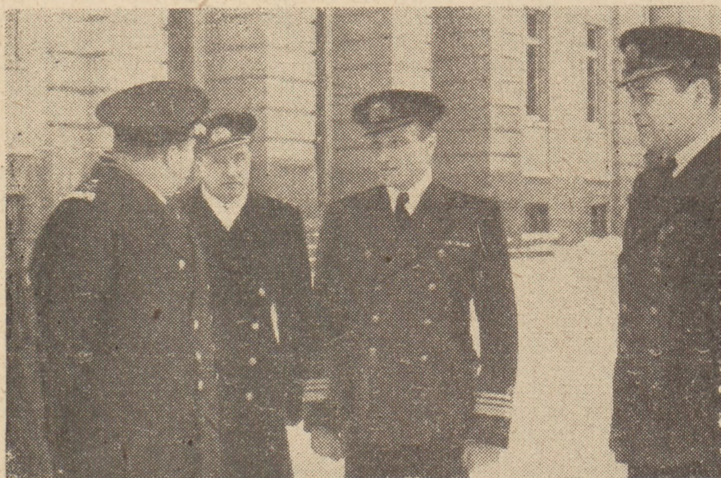
Rozrastająca się w szybkim tempie Odrodzona Marynarka Wojenna gościła w drugiej połowie lutego Ministra Obrony Narodowej, marszałka Michała Żymierskiego, który dokonał inspekcji jednostek stacjonujących w Głównym Porcie Wojennym Mar. Woj.



Marszałek Żymierski przyjmuje raport komendanta Oficerskiej Szkoły Mar. Woj.



Kursanci i podchorążowie O.S.M.W. uszeregowani do przeglądu.



Omawianie spraw wyszkoleniowych z oficerami Dowództwa O.S.M.W.

zdjęcia: ppor. Popławski

Marszałek Żymierski od pierwszych dni organizowania naszej młodej Marynarki Wojennej okazał szczególne zainteresowanie jej sprawami, pomagając niejednokrotnie Dowództwu Mar. Woj. w pokonywaniu napotkanych trudności. Marynarze polscy darzeni przez Marszałka Polski szczególną sympatią, odwzajemniają się szczerym, serdecznym, marynarskim uczuciem, toteż każda wizytacja Marynarki Wojennej przez Marszałka, jest dla nich głębokim przeżyciem, które na długo pozostaje w pamięci.

Marszałek w towarzystwie Dowódcy Mar. Woj. kontradmirała Włodzimierza Steyera, Szefa Sztabu Głównego Mar. Woj. kmdr. por. Stanisława Mieszkowskiego i wyższych oficerów Sztabu Mar. Woj. przeprowadził szczegółową inspekcję Głównego Portu Wojennego i stacjonujących na jego terenie oddziałów marynarskich. Marszałek żywo interesował się stanem urządzeń portu, informując się wyczerpująco o trudnościach i potrzebach na poszczególnych odcinkach pracy. Marszałek udzielił Dowództwu Mar. Woj. szeregu fachowo-wojennych wskazówek i nakreślił wytyczne dalszego rozwoju Marynarki Wojennej. Obok ważnych problemów, Marszałek rozpatrzył i rozstrzygnął szereg drobnych spraw, nie pomijając żadnej choćby najdrobniejszej kwestii, rozwiązanie której odegrać może jakąś rolę w dalszym rozroście naszej siły morskiej. Wielkie doświadczenie wojenne i życiowe Marszałka Żymierskiego, oraz szczególne zainteresowanie sprawami morskimi dopomogły w wielu wypadkach do rozwiązania szeregu doniosłych zagadnień obrony naszego szerokiego dostępu do morza.

Wiele czasu i uwagi poświęcił także Marszałek przeglądowi oddziałów Mar. Woj., rozmieszczonych na terenie portu. Między innymi dłużej zatrzymał się w Oficerskiej Szkole Mar. Wojennej, gdzie w czasie wygłoszonego przemówienia, podkreślił doniosłe znaczenie szkolenia nowych kadr fachowców morskich i polecił zwrócenie jak największej uwagi na akcję szkoleniową, oraz na podniesienie poziomu wiedzy wśród kursantów. Wraz z Komendantem Szkoły Oficerskiej, Marszałek zwiedził sale wykładowe Szkoły, wyposażone w dużą ilość przyrządów i aparatów pomocniczych.

Przemawiając do zebranych w sali podchorążych i kursantów Oficerskiej Szkoły Mar. Woj., Marszałek Żymierski wezwał ich do dalszej wytężonej pracy i do zwiększenia wysiłków w nauce, gdyż nie wykładowca, lecz sam uczeń decyduje o tym, w jakim stopniu wykorzysta czas przeznaczony na szkolenie. Następnie Marszałek nawiązał rozmowę z poszczególnymi kursantami, informując się o ich potrzebach i pracy, wysłuchując także próśb niektórych podchorążych i kursantów. Marszałek wyraził swe zadowolenie z postępów w rozwoju i podnoszeniu poziomu Szkoły Oficerskiej.

Inspekcja Ministra Obrony Narodowej, podobnie jak poprzednie, stała się wydarzeniem, wokół którego skupiła się nie tylko uwaga oficerów i marynarzy, ale wszystkich obywateli Wybrzeża, żywo interesujących się rozwojem Odrodzonej Marynarki Wojennej. Wzrastający stan liczebny wyszkolonych fachowo marynarzy, oraz zwiększająca się stopniowo flota, wzmacniana poważną siłą broni pomocniczych, jak lotnictwo morskie, artyleria nadbrzeżna itd., — to wszystko wzmaga poczucie bezpieczeństwa polskiego Wybrzeża.

Marszałek Żymierski dał wyraz swemu uznaniu dla prac i osiągnięć Marynarki Wojennej, dekorując podczas odprawy sztabowej Jej Dowódcę, kontradmirała Włodzimierza Steyera wysokim orderem Polski Odrodzonej III kl.

Marszałek podkreślił duże zasługi ktradm. Steyera w dziele odbudowy i organizacji Odrodzonej Marynarki Wojennej. Marszałek zwrócił także szczególną uwagę na nowe aspekty pracy i służby, jakie powinny cechować nowego oficera marynarki. Nie tylko osiągnięcie wysokiego poziomu specjalizacji w swej morskiej służbie winno być celem oficera, ale nade wszystko konstruktywna i świadoma praca dla całego Wojska Polskiego i całej Polski. Nie można ograniczać się do wąskiego odcinka służby, lecz trzeba zawsze sięgać dalej, trzeba włączyć się w potężny rytm odbudowy i rozbudowy, w rytm pracy całego społeczeństwa.

Marszałek Żymierski wyraził swe zadowolenie z wyników inspekcji dziękując Dowództwu, oficerom i marynarzom za ofiarną pracę i wzorową służbę. Wysokie odznaczenie, jakie otrzymał Dowódca Mar. Woj. jest wyrazem uznania nie tylko dla zasług ktradm. Steyera, ale i dla wszystkich marynarzy Odrodzonej Marynarki Wojennej.

TAKTYKA
OKRĘTU PODWODNEGO

(Z WIZYTĄ U PODWODNIKÓW)

„Taktyka okrętu podwodnego" — oto temat, który zastaliśmy „na rozpracowaniu", składając wizytę podwodnikom. Potrafi on niewątpliwie zainteresować nawet przygodnego słuchacza. Nic więc dziwnego, że słowa wykładowcy chwytane są nieomal w locie przez skupionych kursantów. Ciszę napiętej uwagi audytorium zamąca jedynie skrzypienie ołówków, notujących posłyszane wiadomości. W niewielkiej sali siedzą za stołami pospołu, komandorzy, porucznicy i starsi podoficerowie marynarki, kurs pływania podwodnego bowiem, ma za zadanie uzupełnienie wiedzy fachowej tych wszystkich oficerów i podoficerów — podwodników, którzy podczas wojny przebywając już to w obozach internowania, już to w jenieckich, nie mieli możności utrwalać i pogłębiać swej wiedzy morskiej, nie mówiąc już o przyswajaniu nowych doświadczeń, zdobyczy, jakie w ciągu tych długich 6 lat zostały osiągnięte przez floty podwodne państw walczących.

— Największą trudnością w taktycznym użyciu okrętu podwodnego był moment utrzymania łączności w stanie zanurzenia z jednostkami nawodnymi i samolotami. Okręt podwodny po zanurzeniu tracił jak dotychczas automatycznie wszelki kontakt ze światem i, pomijając peryskop, był nieomal zupełnie ślepy. Już przed ostatnią wojną jednak, a w okresie jej trwania w jeszcze większym stopniu, przeprowadzono próby zastosowania aparatów ultradźwiękowych dla utrzymania tej łączności. Rezultaty tych prób wypadły dość pomyślnie i w ostatniej wojnie okręty podwodne używały już tych aparatów. Doświadczenie wykazało jednak, że kwestia łączności o. p. w stanie zanurzenia nie została jednak przez aparaty ultradźwiękowe dostatecznie rozwiązana, gdyż dla skierowania sygnałów ultradźwiękowych trzeba znać chociażby w przybliżeniu pozycję jednostki nawodnej, z którą pragnie się nawiązać łączność. Warunek ten w znacznym stopniu niweluje znaczenie aparatów ultradźwiękowych — Komandor S. rozwija przed kursantami szczegółowo kwestię po kwestii, punkt po punkcie, zapoznając ich z całością nowoczesnej taktyki okrętów podwodnych. Od czasu do czasu pod adresem wykładowcy pada pytanie, wtedy następuje drobiazgowe i wyczerpujące wyjaśnienie. Zdarza się to jednak rzadko, gdyż wykładowca traktuje obszernie temat, przytaczając wiele przykładów z ostatniej wojny i doświadczeń polskich okrętów.

Jak wielkim niebezpieczeństwem jest brak łączności z okrętem podwodnym w stanie zanurzenia, świadczy wypadek z naszym okrętem podwodnym „Jastrząb", który podczas jednego z patroli podwodnych zszedłszy tylko nieznacznie ze swego sektora, został wzięty przez niszczyciel norweski za okręt niemiecki i obrzucany bombami głębinowymi. Nie pomogło nawet to, że „Jastrząb" wypuścił umowną boję dymną, a w końcu wychylił się na powierzchnię by podać sygnały. Zapał bojowy „Norwega" był już tak wielki, że i to nie pomogło. „Jastrząb" został ostrzelony z działek i ledwo zdołał ponownie zanurzyć się i wyjść cało z tej opresji. Właśnie podczas tego wypadku Komendant naszego Kursu został ranny w nogę" — dodaje komandor zarządzając przerwę.

Komendant Kursu Pływania Podwodnego, kmdr R., staje się bohaterem opowiadań wojennych. Cała przerwa upływa na opowiadaniu jego licznych, a szczególnie ciekawych przeżyć. Miał ich bowiem nie mało w ciągu swej służby na okrętach podwodnych podczas ostatniej wojny z Niemcami. Przez kilka lat brał udział w walkach „Jastrzębia", „Sokoła" i „Dzika" na morzu Północnym Śródziemnym i innych, zwalczając statki i okręty państw osi. Za dzielność i waleczność otrzymał „Virtuti Militari" i wiele odznaczeń alianckich, a gdy tylko to stało się możliwe, wrócił na pokładzie ORP „Błyskawica", jako jej dowódca do Ojczyzny. Dziś swoje bogate doświadczenie i swą wiedzę przekazuje kursantom.

„Nie rozumiem dlaczego dowódca norweskiego niszczyciela nie poniósł żadnej większej kary?" — pyta jeden z oficerów — „Przecież wówczas ranili nie tylko naszego komendanta, ale i wielu innych a „Jastrząb" też dostał porządnie!!!

Wykładowca obiecuje tę kwestję za chwilę wyjaśnić na wykładzie i zarządza koniec przerwy. Milkną rozmowy, gasną papierosy. Znów zasiadają kursanci w ciszy za stołami.

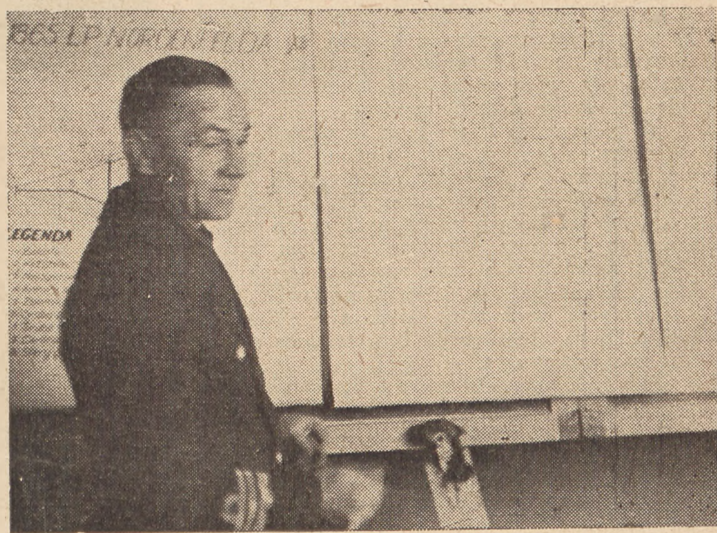
„Aby zrozumieć wyrok sądu wojennego, uniewinniający dowódcę norweskiego niszczyciela, który omal, że nie zatopił „Jastrzębia", trzeba dobrze poznać psychozę, jaka panowała podczas wojny na okrętach i wczuć się w nią. Dowódca i załoga okrętu, znajdującego się w niebezpiecznym sektorze, przez wiele dni z wytężeniem obserwują widnokrąg i powierzchnię morza, przedewszystkim w obawie przed atakiem okrętu podwodnego. Nic więc dziwnego, że nagłe ukazanie się peryskopu w pobliżu okrętu wywołuje piorunujące wrażenie na załodze i dowódcy. Nie może on i nie ma czasu przypuszczać, że jest to może własny okręt. Każda stracona chwila przybliża bowiem niebezpieczeństwo zagłady, toteż natychmiast każdy dowódca po prostu machinalnie nakazuje atakowanie bombami głębinowymi i ogniem artylerii spostrzeżony okręt podwodny, skierowując swój okręt dziobem wprost na peryskop. Brak łączności z zanurzonym okrętem podwodnym, mści się w ten sposób przede wszystkim na załodze o. p. W obecnej sytuacji okręt podwodny jest bodajże najbardziej niepewną i niebezpieczną dla własnej załogi bronią morską. Nieufność w stosunku do okrętu podwodnego podczas wojny jest tak wielka, że nawet samolot spostrzegłszy zanurzony o. p. przeważnie natychmiast atakuje go, nie mając możności nawiązania z nim łączności, nawet w wypadku gdy jest to własna jednostka. Wytworzyły się podczas ostatniej wojny tak paradoksalne sytuacje, że okręt podwodny posiadający własny samolot wyrzucany katapultą, przy powrocie jego musiał na wszelki wypadek, według regulaminu zanurzać się głęboko w morze. Admiralicja brytyjska po wypadku z „Orłem", który także zaginął w tajemniczych okolicznościach, przy wymijaniu się z holenderskim o. p. zakazała w ogóle wynurzania się podczas dnia".

Słowa wykładowcy posiadają teraz swoistą wymowę: — „Oto na jakie niebezpieczeństwa wystawiacie się"— Kursanci słuchają w skupieniu, ale żaden z nich przez chwilę nie zwątpił w swe „podwodne powołanie", żaden nie zląkł się czekających go niebezpieczeństw. Wielu z nich ma już za sobą wiele lat pływania podwodnego, inni zaś są tak zapaleni do „kariery podwodniaka" że o lęku w ogóle nie może być mowy. Zresztą nie ma czasu na rozmyślania na ten temat, bo wykładowca przystępuje do następnego punktu.

„Widoczność okrętu podwodnego jest także poważnie ograniczona, zwłaszcza w zanurzeniu przy dużej fali. Przy normalnym wychyleniu peryskopu można obserwować morze na 10 km. przy spokojnej fali, przy dużej — trzeba peryskop podnieść wyżej, przy czym często się zdarza, że mniejsze o. p. bywają wyrzucone przez fale na powierzchnię, co może się źle skończyć —" dodaje już niesłużbowo, z uśmiechem.

„W celu zwiększenia widoczności o. p. we flotach Francji i Włoch zastosowano wodnosamoloty, które znajdowały się na pokładzie okrętu podwodnego w specjalnym kolektorze — naciskotrwałym hangarze, ze złorzonymi skrzydłami, by w odpowiedniej chwili — po krótkim manewrze przygotowawczym, przy pomocy katapulty wystartować w powietrze. Zadania takiego samolotu ograniczały się do wyśledzenia jednostek nieprzyjaciela. Niemieckie okręty podwodne w tym samym celu używały specjalnych aluminiowych latawców, do których przywiązywano obserwatora, który unosił się do 30 metrów nad powierzchnię morza, uzyskując znacznie dalszą widoczność". —

Dalszy ciąg wykładu zawiera niemniej interesujące szczegóły, wiążące się w jedną tematyczną całość; — taktyki okrętu podwodnego. Nie wyczerpuje się na tym program wykładów kursu. Jeszcze dziś wygłoszone zostaną wykłady o broni okrętu podwodnego, o wyważaniu i żyrokompasach. A po południu nabytą wiedzę teoretyczną uzupełniają kursanci na swym własnym okręcie podwodnym.



Wykładowca objaśnia schematy okrętów podwodnych



Kursanci w czasie wykładu fot. W.A.F., Uklejewski

S.O.S. „ORKAN" !

SŁUŻBA
holowniczo-ratownicza

Sprawna, szybka i dokładna obsługa portu w dużej mierze zależy od dobrze wyposażonej i zorganizowanej służby holowniczo-ratowniczej.

W spadku po zawierusze wojennej otrzymaliśmy mocno przetrzebiony tabor holowniczy, którego rozmiary okazywały się za szczupłe już w pierwszych dniach pracy naszych portów. Zatopione wraki stanowiły dodatkowe niebezpieczeństwo dla żeglugi, której rozwój w tych warunkach nie przedstawiał się w zbyt różowych barwach. Do rozległych zadań służby ratowniczo-holowniczej doszło jeszcze jedno: wydobywanie zatopionych jednostek. Sprawa ta miała jednak o tyle dobrą stronę, że wydobywanie tych jednostek przyczyniało się w konsekwencji nie tylko do oczyszczania basenów portowych, ale w częstych wypadkach i do jednoczesnego powiększenia taboru pływającego. Wydobyte jednostki, które przedstawiały sobą jeszcze pewną wartość wędrowały na remonty do stoczni, by po jakimś czasie przystąpić do normalnej pracy.

Służba holowniczo-ratownicza na naszym Wybrzeżu zorganizowana została w ramach osobnego wydziału „Żeglugi Polskiej". Wydział ten, oprócz normalnej służby manewrowej w obrębie portu, otrzymał dalsze zadania, jak: holowanie dalekomorskie, podnoszenie wraków, oraz niesienie pomocy statkom, które uległy awarii. Tabor pływający składa się ogółem z 15 holowników i jednego statku ratowniczego „Smok". Tabor ten został rozdzielony pomiędzy poszczególne porty w następujący sposób: Gdynia i Gdańsk otrzymały po 6 holowników, Szczecin 2 jednostki. Ponadto statek „Herkules" spełnia rolę holownika dalekomorskiego.

W pierwszym etapie prac w okresie powojennym główny nacisk położono na sprawę oczyszczenia basenów portowych z jednostek zatopionych w czasie działań wojennych, lub też celowo niszczonych przez ustępującego okupanta. Wraz ze wzrostem możliwości technicznych rosły rozmiary tej akcji, której bilans za rok 1946 przedstawiał się następująco: wydobyto statek s/s „Warta" (4.956 BRT), elewator do bunkrowania statku, oraz dragę ssącą.

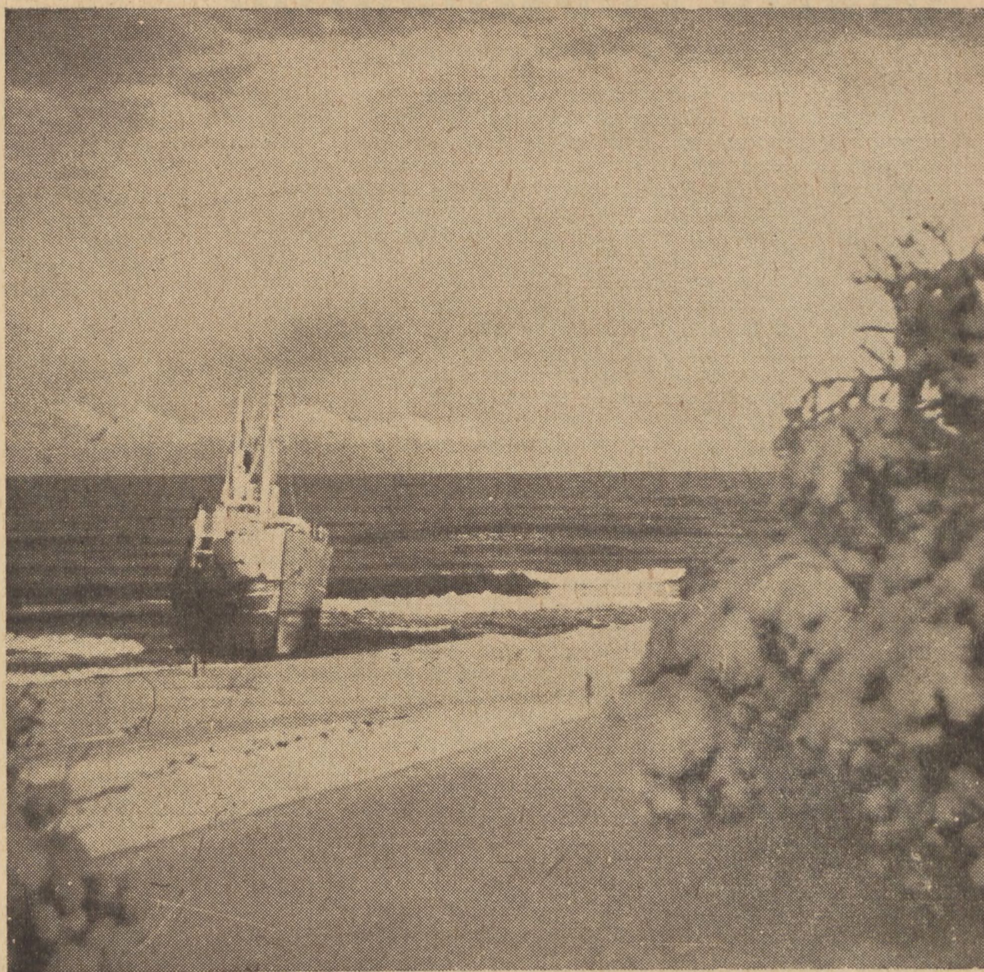
Rok 1947 przyniósł nowe i znacznie większe sukcesy. Dzięki wzmożonym pracom, a także lepszemu wyposażeniu technicznemu, zdołano wydobyć dźwig pływający, s/s „Wanda", s/s „Ingerois", s/s „Otto Alfred Müller", dragę ssącą, dragę czerpakową, oraz jedną szalandę. Ponieważ, jak dotąd, port szczeciński jest szczególnie obfity we wraki, w najbliższym czasie wyruszy do Szczecina holownik „Smok", którego pomoc niewątpliwie w znacznej mierze przyczyni się do oczyszczenia basenów portowych.

Niemniej poważne sukcesy ma do zanotowania służba ratownicza, która w latach 1946—47 ściągnęła z mielizny szwedzki statek „Ceylon", norweski „Fana", holenderski „Pro Patria", oraz szwedzki „Lilly 1".

W noc sylwestrową 1948 r. dokonano nie lada wyczynu ściągając z mielizny w pobliżu Ustki szwedzki statek „Orkan" (patrz reportaż obok), który został następnie przez nasze holowniki przeholowany do Anglii.

Holowanie dalekomorskie jest osobną dziedziną pracy wydziału holowniczo-ratowniczego i należy przyznać, że i na tym odcinku osiągnięto poważne sukcesy, których wyrazem może być chociażby fakt wpłynięcia pierwszego zamówienia zagranicznego, na zasadzie którego nasze dalekomorskie holowniki wkrótce przystąpią do holowania pochodzących z demobilu łodzi desantowych z Anglii do Danii.

Rosnące wciąż zaufanie do naszej służby holowniczo-ratowniczej jest najlepszym dowodem pomyślnego jej rozwoju.

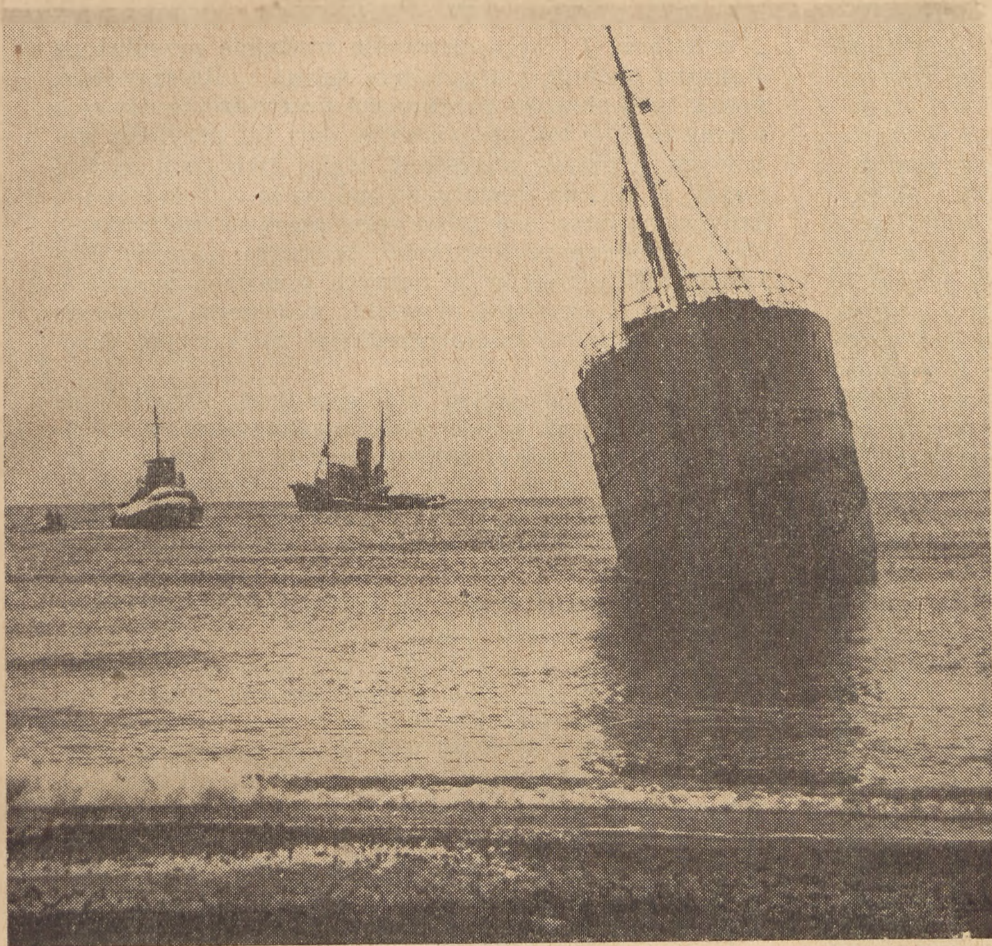


Szwedzki statek „Orkan" (380 BRT.), płynący do naszych portów, w czasie szalejącego na Bałtyku sztormu utknął na mieliźnie w odległości 4-ch mil na zachód od Ustki.



Niesprzyjająca pogoda utrudniała w znacznej mierze akcję ratowniczą, która w tych warunkach trwała przez szereg dni, nie przynosząc pożądanego rezultatu.

S.O.S. „ORKAN“ !



Z pomocą „Orkanowi“ przybyły nasze holowniki „Czapla“ i „Herkules“. Niebezpieczny przechył statku groził w każdej chwili katastrofą. Należało w dalszym ciągu kontynuować podjęte prace.



Dopiero w Noc Sylwestrową na 1948 r. uciążliwa praca ekspedycji ratowniczej została uwieńczona pomyślnym rezultatem. „O rkan“ — po prowizorycznej naprawie uszkodzeń, został przeholowany do jednego z portów zagranicznych.

5 minut u rzeczoznawcy awaryjnego

Siedzę przy biurku swego gabinetu z ołówkiem w ręku, ale nie piszę, bo myślami jestem na stoczni, gdzie jutro ma być zadokowany statek „TORUŃ“ dla naprawy dziobowej jego stewy, którą sobie poważnie rozbił o nabrzeże Basenu Węglowego. Powszechny Zakład Ubezpieczeń Wzajemnych, w którym statek ten, jak wszystkie polskie jednostki, jest ubezpieczony, zawiadomił mnie wczoraj telefonicznie o tej awarii, zlecając mi dozór techniczny prac remontowych z ich ramienia. Jako jeden z kilku zaprzysiężonych przez Izbę Przemysłowo-Handlową rzeczoznawców awaryjnych udałem się natychmiast na statek, gdzie już zastałem, poza kapitanem statku, inspektora okrętowego GAL'u, oraz surveyora towarzystwa klasyfikacyjnego.

Po przybyciu na statek zapoznałem się z przebiegiem wypadku (wyjaśnień udzielił kapitan, reszta — z zapisków w Dzienniku Okrętowym), po czym poszedłem na dziób statku, żeby stwierdzić, jakiego rodzaju są szkody, kiedy i jak można je naprawić, czy konieczne jest zadokowanie statku, jak długo w przybliżeniu trwać będą prace w doku i jakie będą przypuszczalne koszty naprawy.

Wszystkie te kwestie muszą być uwidocznione w ateście awaryjnym, wystawionym przez rzeczoznawcę na specjalnych blankietach. Atest taki jest dokumentem, uznawanym przez wszystkie narody i jest często podstawą do rozliczeń międzynarodowych.

Jutro więc zdecyduje się w ponownej naradzie inżynierów, reprezentujących interesy poszczególnych stron, charakter i rozmiar napraw. Choć szkoda jest dość poważna, nie sprawia mi jednak specjalnego kłopotu, gdyż kwestii spornych prawie że nie ma. Należy tylko dopilnować, by remont był wykonany szybko i dokładnie, oraz, żeby ściśle były oddzielane prace awaryjne od robót normalnych, idących na rachunek armatora.

Inaczej ma się rzecz z awarią, której akta leżą przede mną. Oto zwróciła się do mnie firma „Agmor“, występująca jako gdyński agent szwedzkiego statku „Orion“, który złożył protest przeciw holownikowi portowemu za uszkodzenie mu nadburcia podczas dopychania statku do nabrzeża. Występuję tym razem w obronie Szweda. Interesów holownika broni mój kolega po fachu, inż. K., odrzucając pretensje statku (i moje), wychodząc z założenia, że holownik był na usługach statku.

Pod względem technicznym doszedłem z moim przeciwnikiem do zgody. Wspólnie określiliśmy rozmiary szkód, sposób, termin, czas i koszt naprawy. Jedynie kwestia odpowiedzialności jeszcze jest sporna. Trzeba więc będzie zabrać dalszy materiał, jak: komunikat PIHM'u i przesłuchać naocznych świadków, na końcu zwołać konferencję stron zainteresowanych. S/s „Orion“ wraca za trzy dni do Nowego Portu. Prawdopodobnie omówimy całą sprawę w salonie kapitańskim przy doskonałym szwedzkim „smergasie“ i dobrym whisky.

Z moich „fachowych“ rozmyślań na temat szwedzkich zakąsek wyrywa mnie dzwonek telefonu.

— „Hallo, tu mówi... Oh, po głosie Pan już mnie poznał, bardzo mi miło! ...Co? bum spadł i złamał się?... Przepraszam, nie dosłyszałem: G jak Gustaw... Ah, już wiem: S/s „Georgios“ — grecki statek! I to kapitan Was, Centralę Węglową, czyni odpowiedzialnymi za to, że Wasz trymer niechcący aż dwie stalówki mu odwiązał?... Trymer zdążył odskoczyć na bok? Dzięki Bogu, Szpital Miejski i bez niego ma za dużo roboty!... Co Pan mówi? Grek nie chce wyjść z portu, aż mu nie zapłacicie za nowy bum, lub dacie gwarancję bankową?!... Ależ naturalnie, chętnie zajmę się tą sprawą, choć z potomkiem Homera będzie ciężka przeprawa. Więc dobrze, za dziesięć minut jestem na statku!

Miły Czytelniku, wybacz, że przerywam pogawędkę, ale śpieszę do portu. Przy sposobności opowiem, na czym się ten „bałkański zatarg“ skończył.

Inż J. G.

S. Mieszkowski, kmdr. por.

Wiek i żywotność okrętów

Kryterium co do długowieczności okrętów wojennych zawiera się w dość szerokich granicach. Normy wypośrodkowane przez doświadczenie zdobyte w poszczególnych marynarkach określiła cyfrowo pierwsza konferencja rozbrojeniowa okresu międzywojennego. Ustalono tam następujące wytyczne oficjalne: okręty o wyporności 3000—10 000 ton, a więc krążowniki ciężkie i lekkie, zbudowane przed 1. I. 20 r. (materiał powojenny bezpośrednio, lub wojenny) winien żyć średnio po 16 lat. Długowieczność tych kategorii okrętów, lub budowanych po 1. I. 20 r. podniesiono urzędowo do 20 lat. Niszczyciele, torpedowce i patrolowce uzyskały następujące normy: zbudowane przed 1. I. 21 r. — 12 lat, te same kategorie z późniejszą datą założenia na pochylnię — 16 lat. Przesunięcie o rok prekluzyjnej daty uczyniono z uwagi na większą możliwość użycia na budowę mniejszych jednostek wojennych pozostałości materiałów i półfabrykatów. Okrętów podwodnych, zbudowanych przed r. 21 nie klasyfikowano. Wiek zbudowanych po tym terminie — ustalono na 13 lat. Granicy wieku najcięższych krążowników i pancerników nie wypośrodkowano.

Umowa Londyńska przyjęła w swych wyliczeniach normy pierwszej konferencji jako urzędowo ustalone, jednak nie brano podczas niej w rachubę jednostek, zbudowanych w latach 1915—18. Genewska konferencja morska niesławnej nieboszczki — Ligi Narodów (brał w niej również udział przedstawiciel Mar. Woj. R. P.) postawiła propozycję, aby następujące, bardziej ścisłe normy wieku okrętów, uznano za międzynarodowe: pancerniki i najcięższe krążowniki — 26 lat, lotniskowce — 20 lat, krążowniki ciężkie — 20 lat, krążowniki lekkie — 16 lat, niszczyciele — 15 lat, okręty podwodne — 13 lat. Pancerniki obrony wybrzeża uznano za najbardziej długowieczne.

Tyle czynniki urzędowe i kompetentne, — a cóż życie?

Okręt wojenny jest najdroższym i najbardziej skondensowanym dobrem państwa, które nim rozporządza. Załoga sprawna, ofiarna i świadoma tego faktu, że w jej rękach leży możność przedłużenia życia jej okrętu, może dokonać w tej dziedzinie bardzo wiele, zwłaszcza, jeśli chodzi o małe jednostki.

Złe i nieprzemyślane manewrowanie okrętem, niepotrzebne nurzenie na fali i nadużywanie szybkości, złe i gwałtowne kotwiczenie, postój burta w burtę w falujących basenach, zaniedbywanie ciągłego użycia elastycznych odbijaczy i nieprzepisowe zakładanie niewłaściwych cum — to etapy do tym szybszego zużycia okrętu. Załoga, która „liże swój okręt", tocząc bez przerwy walkę z jego największymi wrogami: rdzą, wilgocią, brudem i zaniedbywaniem natychmiastowych napraw, drobnych codziennych uszkodzeń — na przekór orzeczeniom najmędrszych konferencyj, jest w stanie znacznie przedłużyć jego wiek.

Amerykanie już po dziesięciu latach odstawiali „na sznurek" swoje, wielkimi seriami budowane, niszczyciele w okresie międzywojnia, ale okręty te po latach przywrócone do czynnego żywota potrzebami drugiej wojny światowej, po odstąpieniu ich flocie brytyjskiej dziesiątki razy przemierzały Atlantyk, topiąc około setki „ubotów" i zestrzeliwując setki „flugcojgów".

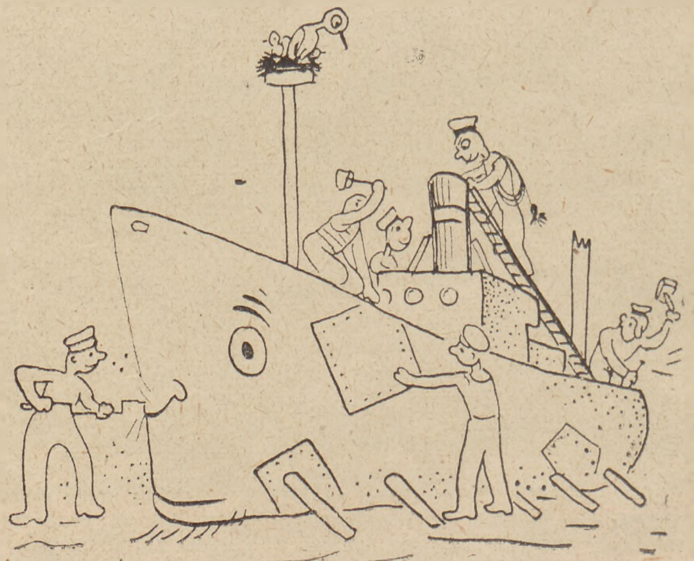
Jako przeciwny przykład, możemy przytoczyć nawet pisemne wypowiedzi naszych bezkrytycznych wrogów, jakimi we wszystkim byli Niemcy. Przyznawali oni, że żywotność ich wojennych torpedowców, będących w polskich rękach, a budowanych przecież w dobie największych niedostatków materiałowych (rok 1917 — „Śląsk I", „Krakowiak I", „Kujawiak I" i „Podhalanin") była niezwykle wydajnie przedłużona staranną obsługą i ofiarnością załogi. Rzeczywiście, żywot tych okrętów przekroczył przewidziane dla nich normy o 7—8 lat, nie wliczając dwu lat perypetii wojennych, a przede wszystkim braku gwarancji na materiał, z jakiego zostały wybudowane. Tutaj wchodziły w rachubę nie tylko ręce polskich marynarzy, ale i ich serca podświadomie pragnące nadrobić lekkomyślność przodków w naszych sprawach morskich. Podobnymi uczuciami ożywieni, marynarze radzieccy umieją bardzo wydatnie przedłużyć życie swych okrętów.

Bardzo opłacającym się sposobem przedłużenia życia okrętu jest odpowiednio zaplanowany w czasie i zakresie robót jego kapitalny remont, połączony zwykle z modernizacją i częściową przebudową. System ten stosuje się z reguły dla większych okrętów państw małych, nie będących całkowicie usamodzielnionymi przemysłowo.

W ten sposób udało się nam w pełni przerobienie nawet małego okrętu, jakim był ORP. „Mazur". Niemcy budowali go w r. 1913 dla floty holenderskiej, gdy wybuchła wojna w 1914 zostawili go dla siebie. Przewojował całą wojnę. Decyzją Rady Ambasadorów dostał się Polsce. W roku 1935 został kapitalnie przebudowany z torpedowca na szkolny okręt artyleryjski. Jak orzekła komisja zwołana w r. 1938, kresem jego żywota szczególnie pracowitego, miało być zużycie turbin, które miało nastąpić, w g obliczeń, w r. 1942. Zginął jako pierwszy ORP. w dniu 1 września 1939 r. „w pełni sił życiowych i energii". Wszystko wskazywało na to, że dożyłby niezawodnie roku 1942, a więc niespotykanego, jak na torpedowiec, wieku 30 lat, a co jeszcze bardziej godne podkreślenia — w tym 4 lata wojny!

W niektórych wypadkach, zresztą nader rzadkich notujemy formalnie tylko podtrzymywany długi żywot okrętu przez całkowite wymiany jego elementów. Jest to niejako „zupa na bronowym zębie". Do tych sposobów, będących już właściwie poza nawiasem naszego tematu, uciekają się zupełnie małe państwa o bardzo ograniczonych budżetach ich marynarek. Tak więc zostały wymienione naprzód kotły, potem uzbrojenie, następnie mechanizmy pomocnicze, za nimi zaś mechanizmy główne, wreszcie ¾ poszycia i osprzęt okrętowy. Właściwie więc, z pierwotnego okrętu pozostawała jedynie część poszycia, szkielet i drugorzędne elementy rurociągów. I jeszcze jedno — nazwa!

Nazwy okrętów, zwłaszcza zasłużonych, trwają u wszystkich morskich narodów niejednokrotnie setki lat. Odradzają się!



NOWA ERA
POLSKIEGO BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO

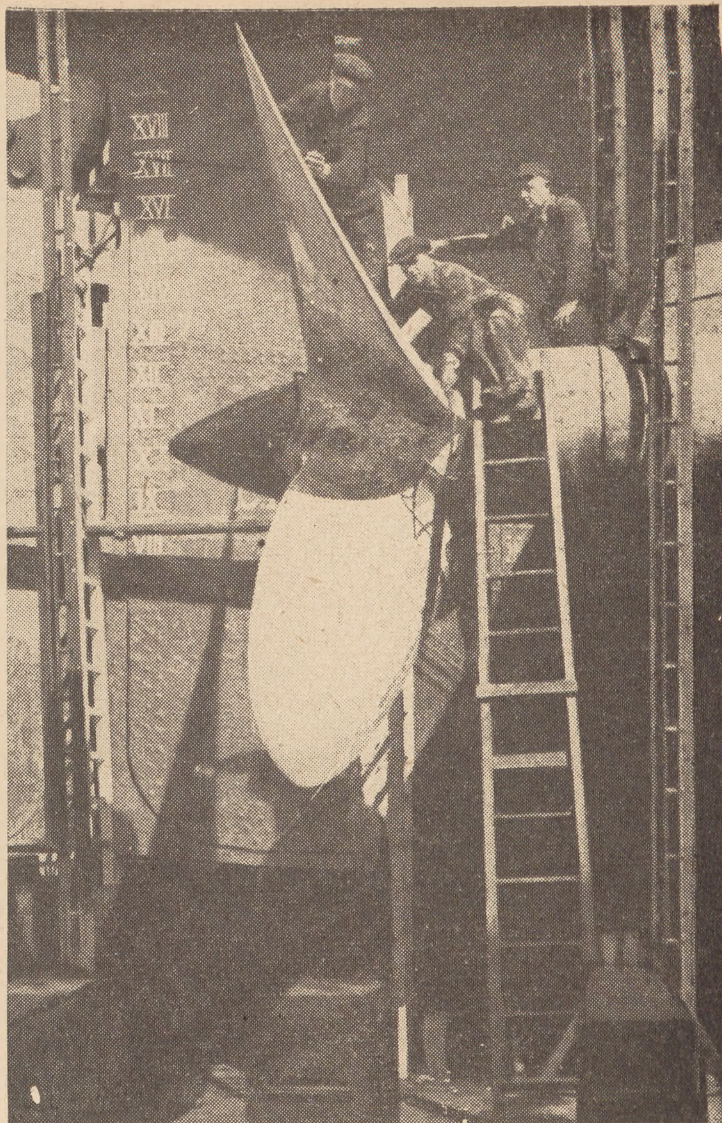
Przemysł stoczniowy jest bodajże najmłodszą gałęzią naszej gospodarki narodowej, nic też dziwnego, że dotychczas nie odegrał on poważniejszej roli w życiu gospodarczym państwa. Brak doświadczenia, tradycji i fachowców w dziedzinie budownictwa okrętowego utrudniał wszelkie poczynania rządu Odrodzonej Polski, zmierzające w kierunku stworzenia własnego, silnego przemysłu stoczniowego, zdolnego obsłużyć w wystarczającym stopniu rozwijającą się polską żeglugę morską i zapewnić jej odpowiednie miejsce wśród krajów bałtyckich. Tę wielką pracę trzeba było zaczynać od nowa, od zrębów. Nie było się na czym wzorować, ani oprzeć, gdyż na skrawku wybrzeża przed wojną, mimo dużych ambicyj i wysiłków, nie zdołano, poza uruchomieniem małej, prowizorycznej stoczni gdyńskiej, wybudować ośrodka własnego budownictwa okrętowego. Wszelkie poważniejsze zamówienia nasza przedwojenna flota handlowa zmuszona była realizować na stoczniach zagranicznych, co nie tylko ujemnie wpływało na saldo budżetowe państwa, ale hamowało jednocześnie w poważnym stopniu inwestycje w dziedzinie rozbudowy własnego „ząbkującego" przemysłu stoczniowego.

W rezultacie, w okresie przedwojennym nie udało się zrealizować zamierzeń na odcinku własnego budownictwa okrętowego i dopiero odzyskanie szerokiego wybrzeża i wprowadzenie racjonalnej planowej gospodarki narodowej pozwoliło na założenie podwalin, dla stworzenia i rozwoju własnego przemysłu stoczniowego na skalę, odpowiadającą nowym potrzebom i nowej roli polskiej żeglugi morskiej.

Uzyskując w wyniku zwycięskiej wojny z Niemcami, szeroki dostęp do morza, objęliśmy zarazem szereg poważnych, choć nieomal kompletnie zniszczonych ośrodków stoczniowych, jak — Gdańsk, Szczecin i Elbląg. Problem stworzenia własnego przemysłu stoczniowego nie ogranicza się jednak do posiadania pewnej ilości stoczni. Niemniej ważną zdobyczą było odzyskanie przemysłowych terenów Śląska Zachodniego, który w poważnym stopniu zdolny jest zaopatrzyć nasze powstające budownictwo okrętowe w niezbędne wyroby hutnicze i t. p. Pozyskanie stoczni morskich i ośrodków zaopatrujących je, stworzyło trwałą bazę dla powstania i rozbudowy naszego przemysłu stoczniowego. Zbyt mało posiadaliśmy jednak środków i doświadczenia, by ruszył on z miejsca pełną parą. Samo dźwignięcie stoczni ze zniszczeń wojennych i przystąpienie do pracy było jednak bez wątpienia cennym osiągnięciem polskiego robotnika i inżyniera. Odbudowane częściowo stocznie ograniczyły z konieczności w pierwszych dwuch latach swe prace do remontów statków, poświęcając więcej uwagi inwestycjom niż produkcji.

W tym okresie odbudowa stoczni i wyposażenie ich w sprzęt produkcyjny stały się zadaniami pierwszoplanowymi, warunkującymi dalszy rozwój naszego budownictwa okrętowego. Brak maszyn, dźwigów, obrabiarek i wielu innych niezbędnych dla wznowienia produkcji urządzeń, był największą z przeszkód na drodze ożywienia naszych stoczni. Nie wystarczała wytężona praca robotników i inżynierów, odbudowujących od podstaw poszczególne ośrodki naszego przemysłu stoczniowego, rozrzucone wzdłuż odzyskanego Wybrzeża — trzeba było zaopatrzyć stocznie w odpowiednie narzędzia pracy. Na tym odcinku wyłoniły się bodajże największe trudności, gdyż przemysł krajowy nie był w stanie podołać zamówieniom stoczni, a sprowadzenie tych maszyn z zagranicy również nie było łatwe ze względu na trudności dewizowe. Dzięki ofiarności pracowników i pomocy rządu, zdołano jednak wybrnąć z chwilowego impasu, spowodowanego powyższymi względami. Część potrzebnych maszyn uzyskano drogą remontu zniszczonych, poniemieckich, poważną część dostarczył przemysł krajowy, zwłaszcza jeśli chodzi o obrabiarki i wreszcie pewną ilość sprowadzono z zagranicy. Dzięki tym inwestycjom stocznie nasze już w końcu 1947 roku wydatnie zwiększyły tempo pracy i zyskały realne podstawy do przestawienia się w najbliższym czasie na produkcję nowych jednostek pływających. Kwestia wyposażenia technicznego stoczni została jednak tylko częściowo rozwiązana. Park maszynowy naszych stoczni jest nadal zbyt szczupły i nie pozwala na wyczerpanie ich potencjalnych zdolności produkcyjnych.

Tym niemniej już w pierwszym okresie odbudowy stocznie nasze przystąpiły do pracy dla floty handlowej i rybackiej. Przede wszystkim polegała ona na remontach wysłużonych i pozbawionych podczas wojny okresowych napraw statków, wracających do służby pod polską banderą. Nieomal wszystkie statki floty handlowej w ciągu tych dwuch lat 1946/47 znalazły się w stoczniach polskich, gdzie były poddawane mniejszym, a nierzadko i generalnym remontom. Wiele trudu i czasu poświęciły, zwłaszcza stocznie, dla wyremontowania licznych podniesionych wraków. Często wydobyty wrak wymagał więcej pracy, niż budowa nowej jednostki. Roboty naprawcze niejednokrotnie trzeba było prowadzić pod wodą prymitywnymi środkami. Ofiarność robotników stoczniowych i zapał do pracy przezwyciężyły te wszystkie trudności. Kilkadziesiąt wraków, wyremontowanych gruntownie, zasiliło flotę handlową i rybacką, przyczyniając się wydatnie do rozwoju polskiej żeglugi morskiej. Prace remontowe stoczni nie tylko że przysporzyły flocie nowych jednostek, ale także skarbowi państwa poważne ilości dewiz, otrzymywanych za naprawę licznych statków zagranicznych. W ten sposób stocznie przeistaczały się coraz bardziej z deficytowej w dochodową pozycję gospodarki morskiej.



Tak wygląda śruba naszego wielkiego „pasażera" m/s „Sobieski". fot. K. Komorowski

Odbudowa i rozwój naszego przemysłu stoczniowego nie postępowały we wszystkich ośrodkach równomiernie. Ośrodki stoczniowe Gdynia i Gdańsk, leżące na wybrzeżu centralnym, z natury rzeczy znalazły się w orbicie życia gospodarczego, podczas gdy Szczecin i Elbląg przez długi okres pozostawały zaniedbane. Ten stan rzeczy nie mógł trwać długo, ze względu na szkody wynikające dla żeglugi z zastoju tak poważnych ośrodków stoczniowych. Toteż już wkrótce po uruchomieniu stoczni gdyńskich i gdańskich, przystąpiono do pracy nad ożywieniem obiektów stoczniowych Elbląga i Szczecina. Ze względu na brak połączenia Elbląga z Bałtykiem możliwości rozwoju stoczni i wykorzystania jej dla potrzeb floty były mocno ograniczone, toteż postanowiono włączyć ją do planu, jako wytwórnię części okrętowych i odlewów żeliwnych. Ponadto stocznia elbląska wykonała cały szereg zamówień PKP odlewając klocki hamulcowe, ruszty i remontując wagony, oraz przeprowadziła remont wielu mniejszych jednostek żeglugi przybrzeżnej i rybackich. Stocznie szczecińskie jeszcze później przystąpiły do pracy, gdyż odniosły stosunkowo większe uszkodzenia. Szczeciński ośrodek, składający się z dwóch dużych stoczni, stanowił jednak zbyt poważny i cenny obiekt dla naszego budownictwa okrętowego, by wysoki procent zniszczeń, i trudności techniczne mogły wpłynąć na decyzję w tej kwestii. Mimo zniszczeń mimo braku urządzeń i, co najważniejsze — braku fachowców, postanowiono stocznie szczecińskie także włączyć do pracy nad rozbudową polskiej floty handlowej i rybackiej. W ten sposób zostały wypracowane plany i przygotowane podstawy rozwoju polskiego budownictwa okrętowego. Wszystkie stocznie, znajdujące się na wybrzeżu polskim od Elbląga do Szczecina, zostały dźwignięte ze zniszczeń i zastoju, a następnie wciągnięte do produktywnej pracy na morzu. Kierownictwo wszystkich ośrodków budownictwa okrętowego zostało usprawnione przez powołanie centralnej instytucji, która pod nazwą Zjednoczenie Stoczni Polskich objęła ogólny nadzór nad całokształtem pracy stoczni polskich.

Rok 1948 otwiera niewątpliwie nową erę polskiego budownictwa okrętowego. Dwuletnia praca i doświadczenie stały się podstawą przeprowadzonych w końcu 1947 roku zmian organizacyjnych w Zjednoczeniu Stoczni Polskich. Dla usprawnienia pracy budownictwa okrętowego i zwiększenia jego produkcji zdecydowano się na radykalne cięcie. Dwie stocznie, elbląska i stara gdyńska zostały wyłączone ze Zjednoczenia. Stocznia Nr 16 w Elblągu ze względu na odcięcie Elbląga od morza na razie nie może oddać większych usług budownictwu okrętowemu, poza dostarczaniem części maszyn i z

(dok. na str. 19-ej)





POLSCY RYBACY na połowach dalekomorskich









Jednym z pierwszych towarzystw połowów dalekomorskich, jakie po wojnie reaktywowały działalność, było Towarzystwo Połowów Dalekomorskich „Ławica". Mimo strat poniesionych w czasie wojny, w taborze, może dziś poszczycić się poważnymi osiągnięciami. Trawler rybacki „Ławica", własność Towarzystwa, jest pierwszą jednostką tego rodzaju, jaka wróciła po zawierusze wojennej do kraju, by rozpocząć tu normalną pracę. Po nim przybywały inne, a między nimi „Polesie", „Pokucie" i „Deltra I", również własność „Ławicy".

Pracę czterech jednostek „Ławicy" charakteryzują najlepiej następujące cyfry: statki te odbyły w r. ub. 24 rejsy do kraju i kilka do portów zagranicznych, w czasie których dostarczyły dla kraju 1.353.543 kg. świeżego śledzia, 36.526 kg. śledzia solonego i 195.114 kg. ryby białej, oraz dla zagranicy 145.586 kg. śledzi i 22.686 kg. ryby białej. Obecnie wszystkie te jednostki łowią rybę białą na Morzu Północnym i w Kanale La Manche, zapuszczając się nawet w okolice Morza Białego.

NA ZDJĘCIACH Z LEWA U GÓRY: „Ławica" w drodze na połowy. U DOŁU: „Całą parą naprzód!". Z PRAWEJ U GÓRY: Włók pełen ryby ląduje na pokładzie. NIŻEJ: W czyszczeniu ryby bierze udział cała załoga. W ŚRODKU OD GÓRY: Szyper Gorządek bacznie śledzi każdy ruch wyciąganej sieci.

Ten z lewej to bynajmniej nie kobieta, lecz okrętowy kuchcik Gmerek, wybierający rybę dla kuchni. Obok niego starszy rybak Franciszek Ślęzak, zwany „Długim Frankiem", zawsze pierwszy do roboty, śledzi z zainteresowaniem włók. Humor nie opuszcza też st. rybaka Gorzelca, który lubi opowiadać w czasie pracy marynarskie „kawały". Na dole widzimy dwu palaczy Wasilczuka i Golca, których uśmiech nie opuszcza i w ciężkiej pracy. Bo i w życiu rybaka — „grunt to humor".

Wszystkie zdjęcia „M/M. P.", Gdynia.







Sześćsettonowy, rdzą i solą ociekający trawler „Gipsy Girl"*) targał uporczywie swe skrzeczące cumy w basenie rybackim wielkiego portu St. John'a na Nowej Znajdzie. Naftowe światła mrugały na wieczornym wietrze, jak sygnałowe szczytówki.

Kapitan Mac-Angus, mały, szczupły, o golonej twarzy barwy cegły, przyglądał się przy świetle tranowej lampy rosłemu chłopcu, który stojąc przed nim, miął cyklistówkę w niezręcznych łapach...

W kominku żarzył się ciepłodajny koks.

— A czegoś się, synu, w domu uczył? — zapytał, żując z przyzwyczajenia wessany pusty policzek.

— Ustępować miejsca w tramwaju — burknął zapytany.

— Za darmo je miałeś?

— Nie, płatne.

— Haj! Chłopie! Z tym daleko nie zajdziesz. My cię tu nauczymy, że to co się wzięło, tego się zębami trzyma. Chyba, że prawo Zjawy Mgłowej inaczej nakaże. — Suchy kapitan łypnął bladym okiem, stukając wskazującym palcem w tranem przesyconą klonową tabakierkę.

Alek się z czasem dowiedział, że ta tabakierka była nieodłącznym sprzętem Mac Angusa w burzy, we mgle i w knajpie. „Licho nie drzemie, a nic, jak suche drzewo na urok" — mawiał stary, łykając gorzki guiness.

— No, niech cię kuk podkarmi i wskaże koję, a jutro zobaczymy co z ciebie za gość... Ustępliwy obieżyświecie!

Po sutej porcji sztokfisza, ugotowanego na konserwowanym mleku i pajdzie bretońskiego chleba z niedalekiej Miquelon, Alek zasnął jak zabity. Przyśnił mu się mundur warszawskiego scyzoryka. Belfer, który musiał wtłoczyć mu do głowy, że Polskę wyzwoliła defilada pierwszej kadrowej... Granica... Tramp fiński... Pierwszy łyk powietrza bez zapachu ziemi. Pierwsze lekcje gwary morskiej. Ponad rok tułaczki i ta surowa mglista Nowa Fundlandia, gdzie niedawno dał nura, aby się dostać na flotyllę rybacką, znaną na całym świecie pod nazwą islandzkiej.

— Eop! — usłyszał pobudkę zachrypniętego kuka. — Śniadanie brać.

— Cóż to? Zaspał? Skoczył żwawo ku umywalni.

Na pokładzie, aż zwolnił biegu ze zdumienia: przy kubryku stało tuzin chłopa o gołych głowach, więcej włochatych, ale i kilku starszych na „boso", czyli przyrodą tonsurowanych. W białych gumiakach po uda, białych spodniach z łosiny kanadyjskiej i grubych wiatroszczelnych, na szyi zwiniętych swetrach z wełny nowozelandzkiej, gwarzyli na „glanc" ogoleni przy porannej fajce lub żujce przed pracą.

Zamajaczył mu wyczytany opis kurenia Zaporoża... Brokaty i dziegieć... „Chyba się przebiorą", pomyślał, szorując twarz i szyję. Nawykły do szarugi północnych mórz Europy, nie mógł uprzytomnić sobie podobnego szastania wyborową odzieżą.

Ale nie. Bekon z jajkiem i białą kawą łyknęli w bieli, potem wstali i poszli ku windom, trałom, sieciom, wędzidłom i linom. Dodali tylko piękne seledynowe rękawice z niewyprawionej skóry i barwne wełniane mycki na głowy...

Jeden ze starszych przywołał Alka. — Nowy junak? — zapytał. Nie oczekując na odpowiedź kazał leźć na maszt opatrzyć wanty, fały i światła.

Alek pracę znał. Rzucał okiem w dół i aż mu się serce ściskało, gdy widział jak szybko wytworna biel ubrań znika pod węglowo-rdzawo-tranową posoką „Cygańskiej Dziewczyny".

— Zobaczymy jak dalej pójdzie, jeszcze takich zejmanów nie spotykałem!...

Ze sterowni wylazł Mac Angus, przybyły lepszy od mgły. Rzucił gospodarmrużył oko, wciągnął nosem wiatr. Ten skim okiem, coś szybko przygadał sternikowi majstrującemu przy kompasie i znikł.

Gdy zabłyśnie pierwsza gwiazda, „Cygańska Dziewczyna" wyruszy na łowy na dobry kwartał. Wiosenne wichry ustają, za to trzyma się jeszcze najgorszy wróg statku — beznamiętna, wilgotna, lepka mgła... Morze, jakby gnębione szarzyzną, zestarza się wtedy.

A ławice ryb akurat trzymają się na szlaku wielkich kadłubów transatlantyckich, mknących z szybkością co najmniej 18 węzłów.

Tangujące w salonie pary nawet nie doznają wstrząsu, gdy takie cielsko przejedzie się nad łodzią rybacką, pętającą się we mgle w poszukiwaniu swego statku. Wszystkie ryczą i dzwonią, a mokra bawełna otula je i tłumi dźwięki, tylko gdy Wielkie Licho mgłowe zadzwoni jak na pogrzeb, poważnieją twarze najdzielniejszych podislandzkich wesołków, mistrzów sieci i płaskiego noża. Piękne byłoby życie, żeby nie ta przeklęta mgła...

Bo Wielkie Licho nigdy za darmo swego dzwonu nie porusza. Biedę zwołuje... Jest ogromne, jak Eskimos w futrach, bawełną mgły okutane, łazi po nocach na ławicy i węszy. Przemierza rybackie statki jeden po drugim. Czasem stąpi niezręcznie i przewróci go, a woda, zimna, słona, obojętnie pochłonie... I radio SOS nie zaśpiewa nawet. Nie ma go i nie na wiele by się przydało. Ławica pod Lichem jest osobnym królestwem, bawełną ukryty, ze strony nikt tam śpiesznie włazić nie będzie z ratunkiem, bo rybak dokładnego miejsca nie poda... będzie się jeszcze jak jachtsmeny lub wojniaki bawił w nawigację. Szkoda czasu i cennego wzroku marynarskiego.

Wiatru starczyło tchu na jakie 100 mil. Niósł ożywcze zapachy jodeł i lodowców, ale ustał, gdy lekko kołysząca zadem „Dziewczyna Cygańska" zwalniała biegu na błyskającej ławicy.

Mac Angus czuł, że w nocy przyjdzie mgła, ale musiał opuszczać szalupy, by stawić wędzidła z przykarmem. Wielką rybę bierze się na małą, gdy na przymrozkach trzyma się głębi i omija ciągnioną sieć. Jeśliby się zastanawiał, to woziłby w kalach więcej powietrza, niż rybiego mięsa. A za taką nadmierną wentylację w spółdzielni czeku nie wystawią.

Łodzie poszły, Alek dostał się do pierwszego sternika i milczącego Łotysza, chłopa silnego i uczynnego. Sprawdzili latarnie i kompas. Podnieśli fok i grot. Woda cicho lulała za rufą. Oddalili się na południowy-zachód na milę, półtorej. Trawler, rozsyłając łodzie wokoło, jakby plótł swą pajęczynę na wszystkie strony świata. Zapalano już światła.

Ohlins zręcznie nauczył pojętnego Alka nasadzać żywą drobnicę na haki. Pouczał go, że pełnowartościowy rybak chodzi na lądzie na biało, jak zdobywca i za każdym powrotem w nowych szatach. Morze daje, morze niszczy... Taki już fason u ławicowych ludzi. Tylko ci „frencze" to niechluje.

Zrzucali już końcową bojkę, gdy podstępnie nasunęła się przyczajona mgła. Znikły w gęstym pasztecie łojowym wszystkie światła i ognie. Podniosły się zewsząd ryki syren i dzwony statków zastopowanych. Gęstniejąca mgła głuszyła, tłumiła, dusiła, spaczała dźwięki i ich kierunek... Szydziła z wysiłków człowieka, tumaniąc umysł. ... Zimna wilgoć wsiąkając w kości uniedołężniała.

Wiatr całkiem ustał. Sternik od razu opuścił niepotrzebne teraz żagle i posadził Ohlinsa z Alkiem do wioseł.

Czy miał ochotę się rozgrzać, czy też sądził, że przy całej ochocie Alek za Ohlinsem nie podoła, kazał mu przejść na ster i trzymać północny wschód za ogon. Tak, ale był prąd. Rzucił szczapę do wody, wpatrzył się: — W prawo nie chodź — dodał, a dla pewności rozkazał Ohlinsowi na dziobie wiosłować z prawej bur-

*) „Cygańska dziewczyna".

ty, siadając na lewej bliżej rufy. Łódź śmigle sunęła.

Raptem gdzieś wysoko zaryczała trwożnie syrena wielkiego parowca. Po chwili ryk powtórzył się ponownie, już znacznie wyraźniej. Wstrzymano bieg... Jakieś sto metrów za rufą mignęła szeroka smuga światła i znikła. Gdy łódź zatańczyła na torowej fali doszły astmatyczne wystuki śrub kołyszącego się cielska. Rozminęli się szczęśliwie.

— Trzymaj 5 stopni w lewo od kursu — rzucił sternik, nalegając na wiosła. Woda bulgotała na torze...

Pół godziny... Trzy kwadranse. Nic...

Ryki syren jakby ustały. Wprawdzie z dala słychać było jakieś stłumione ryki, ale sternik dźwięku „Dziewczyny" nie poznawał... Wstrzymano wiosła, przysłuchiwano się.

Gdzieś z lewej strony na prostopadłej do kursu, ktoś niecierpliwie ryknął parę razy i ucichł. Ohlins kopnął beczułkę ze słodką wodą niby od niechcenia i cicho zaklął. Była pusta. Bańka ze sucharami pokryta, niby plamami, ciemnymi dziurami, nosiła wyraźne ślady ostrza bosaków w nieoględnych rękach załogi.

Najwyżej śmierdzące ciasto na słonej wodzie — pomyślał. Splunął z goryczą. — Wszyscy jesteśmy jednakowi, nie pamiętamy o czarnej godzinie.

Trzeba było się decydować. Sternikowi i Ohlinsowi przypomniały się mroczne opowiadania o przeżytych katuszach rybaków, zagubionych na ławicy we mgle... Otrząsnęli się.

Syrena ryknęła znów z lewej.

— Na nią! — wrzasnął sternik, — może to Licho zmienia głos naszej „Dziewczyny"! — Alkowi w tej chwili zadźwięczały w uszach słowa Mac Angusa: „z tym daleko nie zajdziesz".

Wstał i pokazał sternikowi, że chce wiosłować. Sternik łatwo się zgodził...

Wygięły się wiosła w naprężonych ramionach... Ciągnęli kwadrans jak nic...

— Ahoj! — krzyknął Alek.

— Wstrzymuj — rozkazał sternik.

Coś świeciło się na ukos, z tyłu w 20 metrach. Zakręcili. Był to trawler „Liść Klonowy" z Quebeku. Gdzie trzyma się „Dziewczyna" nie wiedział. — Zostańcie do rana! Może słońce wysuszy mgłę...

Zostali trzy doby. Licho Mgłowe było zawzięte. Pracowali dla gospodarzy, tak jak nakazuje obyczaj na ławicy. Ciągali rybę, krajali czyścili, solili, składali... Babrali się we krwi i wnętrznościach. Roboty nie brakło, bo na „Klonowym Liściu" nie stawiły się dwie łodzie — sześciu chłopa. Gdzie są? Bóg wie i Licho, jeśli ich przytłamsiło...

Oddychali mgłą, pracowali w niej. Pozostałe łodzie nie zapuszczały się daleko. Ale windy trałowe postukiwały rankiem, gdy ryba witą świt.

Gdy na trzeci dzień słońce powiośnia wyrównało ciepłotę, a wietrzyk z zachodu dopomógł, mgła niepostrzeżenie poszła, jak przyszła. Zmogli ją. Z daleka na horyzoncie tańczyły, uchodząc, jasne kłęby oparów. Niebo ukojnie błękitniało.

Ustały syreny, zadźwięczały harmonijki... W dali ukazał się statek strażniczy z tygodniową pocztą...

Ohlins z Alkiem, stojąc na dziobie, rozglądali się wokoło. „Oh!" — Krzyknęli razem, wskazując palcem kierunek.

Tam lekko kołysał się na fali w odległości mili, półtorej — trawler o szmaragdowym kominie z czerwonym pasem, koralami „Cygańskiej Dziewczyny".

Zawołali z kolei sternika.

Zwinnie skoczyli do łodzi. — Nie zgubcie się! — krzyknęli gospodarze na pożegnanie. Wiadomo, widoczność była zabezpieczona, można było składać życzenia na drogę, zakpić z pognębionego Licha... Inaczej — napaskudzi!

— — — — — — — —

Mac Angus wykrzywił uśmiechem swą końską twarz: — Brakuje mi jeszcze dwóch, ci poszli na wschód...

— Gdyby nie wzrok tego młodzika, brakłoby i nas — mruknął sternik — Zoczył „Liść" na morzu — dodał, przyciskając łaskawie kciukiem Alkowy nos.

Tamtych znaleziono przypadkowo dopiero po paru tygodniach i zawiadomiono „Cygańską Dziewczynę". Jeden już nie żył z wycieńczenia, a drugi — wpatrzony w niego — ciągle chichotał... „Licho go oplwało" — mówił, — On myślał, że to „Dziewczynka" mu z całusami majaczy.

Pojechał na „strażniaku" do sanatorium, tam gdzie pielęgnują tych, o głowę których Licho Mgłowe zawadzi. — Ci dwaj ustąpili morzu z własnej lekkomyślności, musieli być za słabi — pomyślał Alek.

Gdy na ławicy chowano pierwszego, w usmarowanej, kiedyś białej pięknej odzieży, Alek mówił głośno pacierz, a Mac Angus zapisał do księgi, ssąc policzek: na szerokości... długości... opuszczono do morza ś. p. ... — i stuknął palcem w tabakierkę.

Alek pamiętał naukę starego: „Nie ustępuj nigdzie szczególnie na morzu. Tak się go zdobywa! I trzymaj się zdobytego zębami..."

Obiecał sobie, że nie ustąpi. A ta ciężka szkoła Wielkiego Licha przyda się w wytęsknionym kraju. Wyczuwał, że pracy mu nie odmówią... A on pokaże wtedy co umie.

Brunon Dzimicz.

Wielkanoc w lodach

(Wspomnienie)

Zaokrętowanie na „Wilji" lub „Warcie" dla młodego oficera z „Ptasząt", „Tramwai", torpedowców lub wreszcie „ORP fotel" jak nazywano każdy przydział biurowy, było szczytem marzeń, prześlizgnięciem się na gapę przez Wrota Sezamu.

Transportowiec wojenny podczas pokoju, to zmyślna i wyszukana emanacja wszystkich zalet „wojniaków" i „handlarzy" bez wad i zgrzytów obu tych rzemiosł morskich. Spokój i filozoficzny pogląd na zjawiska życiowe, jak na statecznym szanującym się trampie, biegunowo daleki od nieustannego „cyrku" naszych drobnoustrojów, na których ilość odbytych i „odfajkowanych" ćwiczeń musiała dążyć w nieustannie przynaglanej pogoni za ilością spalonych na ten cel kilogramów węgla, nie śmiąc wspominać już o ropie. Tam, przewidujące załogi nie zwykły honorować ogłoszonej po wyjściu z portu wachty morskiej, wiedząc z góry, że za chwilę i tak będzie gwizdana wachta bojowa, jeżeli nie sam, zatrudniający sto procent załogi, alarm bojowy. Tutaj — najlepszy z licznych „łebków" załogi uciekał się niejednokrotnie do aktorskiej gry w pozorowaniu pilnego wykonywania pilnej pracy.

Mawiano o pewnym starszym mechaniku, że w luku wyjściowym z hali maszyn na pokład kazał sobie wmontować małą niewidoczną półeczkę, na której miał stale przygotowane „wachtowe", nasmarowane oliwą cylindrową, pakuły. Gdy był proszony do Dowódcy okrętu, zakasywał rękawy, chwytał w drodze owe „corpus delicti" swej pracowitości i meldując się u „taty" wycierał spracowane ręce. Kiedyś ponoć, umiejący wszystko zauważyć „...migacze" albo „panienki od wszystkiego" jak nazywano młodych oficerów wachtowych, nalali mu ukradkiem czerwonego atramentu do owych pakuł.

Wszyscy chcieli jak najdłużej pozostawać na tym sielankowym przydziale. „Migaczom" też niezgorzej wiodło się w tej służbie. Etaty przewidywały ich aż czterech. Jakąż satysfakcją było „bębnić" cudo — wachtę bez nieustannego „awrału", wyrównywania szyku, poprawiania manewru, sygnałów, semaforów i w astronomiczne cyfry wkraczających alarmów.

Dwunastometrowy pomost był najcudowniejszym deptakiem spacerowym. Jak śmiesznym i niemożliwym wprost praktycznie, wydawało się pół doby niezmieniania kursu i wliczanie co najwyżej prądu i dryfu do powolnie i z godnością wyciskanych 8 mil odkładanych co godzinę na najlepszej, bo na „dalekie" podróże wydanej mapie. Zabawa sondą Thompson'a, dająca superbezpieczeństwo nieskomplikowanej żeglugi, albo wymijanie spotkanych po drodze okrętów, to jedyne atrakcje znojnej „pracy" „migacza". Gdyby nawet brać namiary wszystkich siedzących na morzu mew i pływających śmieci, korygować dewiację według słońca chociażby co pół godziny, a co kwadrans porównywać drogowy kompas z głównym, gdyby nieustannie „łechtać" wachtę sygnalistów radiostacji i obrotów, zawsze schodziło się z tępym uczuciem niedopełnionego obowiązku.

Na trasie Cherbourg — Kiloński — Westerplatte trzeba było doprawdy niesamowitej zręczności, aby znaleść celową okazję realnej potrzeby dokonania obserwacji i określenia astronomicznego. Sygnalista, który meldował, że widzi ląd lub latarnię w momencie brania drugiej serii wysokości, a zwłaszcza jeszcze, gdy robił to sam dowódca — nigdy już nie mógł liczyć na przymiotniki: „bystry rozgarnięty i inteligentny" w okresowym uzupełnieniu jego opinii.

Ale przylapało i nas raz na tej trasie. Wieźliśmy właśnie szczególnie cenny ładunek drogich maszyn, motorów lotniczych, stopiątek Schneider'a i iperytu. Tak, koledzy, iperytu i fosgenu — wszyscy go wozili i produkowali, ale nikt nie użył w tej wojnie na froncie. Jak bardzo chcieliby to i tym razem uczynić „Kulturtraegerzy", ale bali się — zbyt byli „w środeczku" a nalotów przy tym aplikowano „mnóstwo za bardzo".

Była to owa słynna zima 1928/29 kiedy Bałtyk zamarzł całkowicie po Skagen, a na Hel jeździło się z Gdyni saniami. Dziesiątki statków stało w lodzie tygodniami, wyrębując się z rąk „białej śmierci" i zbierając zrzuty z żywnością. Staliśmy parę miesięcy we Francji oczekując na pewną drogę powrotną z takim ładunkiem. Przed samą Wielkanocą wyszliśmy na niepewną jeszcze trasę. Z Kanału Kilońskiego już mieliśmy zawrócić aby iść przez Sundy. Szczęśliwie jednak zrobił tam porządek potężny sowiecki łamacz lodu „Jermak", ale przy Adlergrundzie nawalilo na nas północno-wschodnim wiatrem. Pękata i przystarzała już wtedy „Wilja" nie dała rady zwałom coraz to nowym i potężniejszym. Dobrze, że był to lód wiosenny rozmiękły i rozlazły w cieplejącej już wodzie. Idąc z żółwią szybkością na pełne 72 obroty doznaliśmy uszkodzeń steru i śruby. Nasz mechanik był jednak o wiele dzielniejszy od tego, którego obmówiłem. Załoga maszynowa przez kilka dni daleka była od pozorowania swej ciężkiej pracy. Oczekując rozbicia lodów przez niezawodnie zapowiadany sztorm zachodni oraz dokonując możliwie najsolidniejszych napraw, w szczególnej obawie o okręt z tak cennym ładunkiem, spędziliśmy przezornie tamte Święta Wielkanocne na morzu. Dowódca zezwolił nam posłać życzenia i pozdrowienia do najbliższych, bezdrutem okrętowym.

„NAUTA"

TANKOWCE

(Dokończenie z poprzedniego numeru „M-MP")

W celu manipulowania znaczną ilością płynu, każdy tankowiec musi posiadać odpowiednią ilość mechanicznych urządzeń, pozwalających na szybkie napełnianie i opróżnianie zbiorników. *) Przedział statku, mieszczący pompy przeładunkowe jest obecnie umieszczony pośrodku kadłuba. Przy przewozie ropy, melasy i innych gęstych substancyj zachodzi konieczność podgrzewania ładunku dla ułatwienia pracy pompom przeładunkowym. W tym celu zmontowane są w zbiornikach odpowiednie urządzenia do ogrzewania parowego. Jako ciekawy szczegół warto zauważyć, że przy podgrzaniu ładunku do około 50°C, zachodzi często zjawisko powiększenia się długości całego statku o kilkadziesiąt centymetrów.

Po każdorazowym opróżnieniu z ładunku, zbiorniki tankowca muszą być przewietrzane, celem usunięcia nagromadzonych gazów, które mogłyby spowodować wybuch i pożar na statku. Dlatego każdy tankowiec powinien posiadać odpowiednie urządzenia wentylacyjne, jak również przewody, pozwalające napełniać zbiorniki w razie potrzeby dwutlenkiem węgla lub parą wodną. Przemywanie zbiorników parą ułatwia usunięcie nagromadzonych tam osadów, pozostałych po przewiezionym ładunku.

Wspomniane instalacje związane z czynnościami przeładunkowymi i oczyszczającymi, wymagają całej skomplikowanej sieci przewodów, rur, zaworów, kranów i t. p. Znaczna część tych urządzeń znajduje się na pokładzie, który dlatego mało nadaje się do swobodnego chodzenia. Aby ułatwić poruszanie się po statku, każdy tankowiec posiada charakterystyczny wąski pomost z bocznymi poręczami, łączący dziób ze śródokręciem i rufą.

Z charakteru żeglugi tankowej wynika, że statki te najczęściej przewożą ładunki tylko w jedną stronę, t. j. od źródła produkcji do rafinerii, lub od rafinerii do punktu rozdzielczego. Rejsy powrotne odbywają tankowce zazwyczaj pod balastem wodnym, którym wypełnia się część zbiorników na statku. Czyszczenie zbiorników odbywa się zwykle w czasie trwania podróży powrotnej, tak, aby do portu załadowania statek przybył z czystą wodą balastową. Pozostaje to w związku z obowiązującymi przepisami, które, dla uniknięcia zanieczyszczenia wód przybrzeżnych, zabraniają wylewania do morza brudnej wody balastowej w odległości mniejszej niż 50 mil od wybrzeży.

Do roku 1912 nie budowano tankowców o większej nośności niż 9.000 TDW. Dzielono je przeważnie na 12 zbiorników, a ich urządzenia techniczne zezwalały na jednorazowy przewóz tylko jednego gatunku płynu.

W okresie od roku 1912 do 1919 zaznaczył się wielki postęp w budowie statków-cystern w związku z rewolucyjną zmianą w ich strukturze technicznej, wprowadzoną po raz pierwszy przez angielskiego konstruktora Isherwood. Polegała ona na zastąpieniu normalnego szkieletu kadłuba, złożonego z ram poprzecznych systemem ram podłużnych, co pozwalało uzyskać znaczną oszczędność na wadze kadłuba, a tym samym zwiększyć nośność statku. Toteż największa nośność tankowców wzrosła we wspomnianym okresie do 15.000 TDW.

Około roku 1929 przyszło dalsze ulepszenie techniczne w postaci mieszanej konstrukcji szkieletu statku, składającej się z ram zarówno podłużnych jak i poprzecznych. Ten typ konstrukcji ułatwił wprowadzenie tankowców, podzielonych poprzecznie na trzy a nawet cztery rzędy zbiorników. Pozwoliło to uzyskać znaczne ograniczenie swobodnej powierzchni płynnego ładunku, a więc i szkodliwych sił dynamicznych występujących w czasie kołysania statku. Poza tym podział tankowca na większą ilość niewielkich zbiorników umożliwił jednorazowe przewożenie ładunków, składających się z płynów rozmaitego gatunku, bez obawy ich pomieszania. Również około roku 1929 pojawiły się pierwsze tankowce napędzane silnikami Diesla. Ustalił się w tym czasie niejako klasyczny typ tankowca, który przez następne dwudziestolecie miał być uważany za najbardziej ekonomiczną formę omawianej kategorii tonażu morskiego. Typ ten charakteryzuje się trzema dwunastkami: nośność 12.000 TDW, szybkość 12 węzłów, zużycie paliwa (ropy) 12 ton na dobę.

Rosnące stale wymagania w zakresie pospiesznej dostawy coraz to większych ilości paliw płynnych, spowodowały w ostatnich latach tendencję budowania znacznie większych i szybszych tankowców. Nie należą już obecnie do rzadkości jednostki o nośności powyżej 20.000 TDW z napędem turbinowym lub motorowym, pozwalającym rozwijać szybkość 17—18 węzłów. Zbudowany w roku bieżącym w Ameryce największy tankowiec świata posiada długość 175 metrów, szerokość 24 metry i nośność 27.900 TDW.

Obok tych kolosów rejestr statków tankowych**) obejmuje jednostki o rozmaitej wielkości tonażu, nie wyłączając nawet liliputów 300—tonowych. Daje to pojęcie o różnorodnym zastosowaniu tankowców, które używane są zarówno w żegludze przybrzeżnej, jak w rejsach dalekomorskich oraz oceanicznych.

Aktualne zagadnienia eksploatacyjne tonażu tankowego.

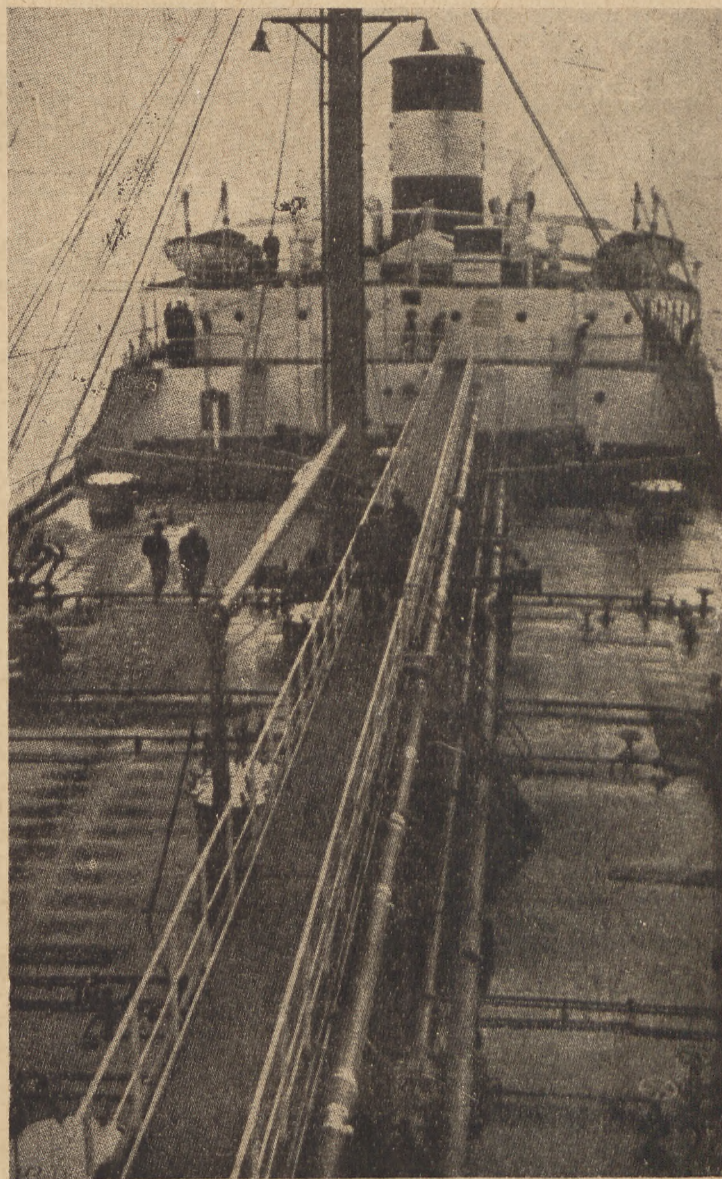
Wielkość tankowców jest uzależniona od koniunkturalnych potrzeb eksploatacyjnych. Obecna tendencja budowy dużych jednostek tankowych opiera się m. in. na zaobserwowanym we wszystkich niemal krajach dążeniu do samodzielności w zakresie przeróbki ropy naftowej. Wszystkie kraje budują własne rafinerie i najchętniej przyjmują duże jednorazowe ładunki ropy w ilości ok. 25.000 ton.

Statki, zdolne do jednorazowego transportu tak znacznego ładunku, muszą mieć zanurzenie powyżej 9 metrów, toteż mogą zawijać tylko do nielicznych większych portów, a już w żadnym wypadku nie mają możliwości wejścia w nurty rzek, nad którymi zwykle położone są rafinerie ropy. W większości wypadków zarówno załadunek jak i wyładunek tych wielkich jednostek musi się odbywać na otwartym morzu przy pomocy pływających rurociągów. Wobec wymienionych trudności technicznych w eksploatacji wielkich statków-cystern, musi istnieć głębsza przyczyna gospodarcza, niż wspomniana wyżej chęć dostawy dużych jednorazowych ładunków, która by uzasadniała rozbudowę floty tankowców-olbrzymów.

Przyczyny tej doszukiwać się należy w obecnej polityce amerykańskiej, zmierzającej do oszczędzania własnych złóż naftowych dla celów strategicznych, przy pokryciu bieżącego zapotrzebowania ze źródeł Srodkowego Wschodu. Stany Zjednoczone A. P., które do niedawna były czołowym dostawcą produktów naftowych, zbliżają się obecnie do pozycji importera. W roku 1938 wywóz ropy ze Stanów Zjednoczonych wynosił 193,7 milionów beczek, przywóz zaś 54,3 milionów beczek. W roku 1946 wywóz spadł do 151,2 milionów beczek, zaś przywóz wzrósł do 135,0 milionów beczek***). Tego rodzaju sytuacja w amerykańskim przemyśle naftowym rokuje dobrą koniunkturę dla oceanicznych przewozów płynnego paliwa, przy których lepiej się opłaca eksploatacja dużych statków.

W odniesieniu do zaopatrzenia w ropę naftową Europy sprawa przedstawia się jednak odmiennie. O ile zostaną wybudowane w krótkim czasie nowe rurociągi na Środkowym Wschodzie, odpadnie potrzeba transportowania ropy przez odcinek od Zatoki Perskiej do Kanału Sueskiego. W związku z tym odpowiednie potrzeby transportowe będzie można obsłużyć flotą stosunkowo niewielką, tak pod względem ogólnej ilości, jak i pod względem rozmiaru poszczególnych statków. Również zaopatrzenie w ropę Dalekiego Wschodu nie wymaga większych jednostek morskich.

Sprawa wielkości statków-cystern nie jest jedynym sprzecznym problemem wśród zagadnień eksploatacyjnych tonażu tankowego. Obecny brak tego tonażu stanowi także sytuację paradoksalną, wy-



Pokład tankowca z charakterystycznym wąskim pomostem, łączącym dziób ze śródokręciem i rufą.

nikającą z zawikłania się stosunków polityczno-gospodarczych na świecie. Mimo wyraźnie niedostatecznej podaży statków tankowych, trudno mówić w skali ogólnoświatowej o braku tej kategorii tonażu, skoro w Ameryce około sto tankowców stoi bezczynnie, po unieruchomieniu ich jako części państwowej floty rezerwowej. Według ostatnich wiadomości część tych statków ma być wycofana z rezerwy i uruchomiona pod banderą amerykańską bądź też nawet sprzedana innym państwom. Amerykanie obawiają się jednak, ze w wypadku przejścia statków pod bandery europejskie, odczują oni wzmożoną konkurencję niższych kosztów eksploatacyjnych europejskich przedsiębiorstw żeglugowych. Z drugiej strony dla armatorów europejskich tankowce amerykańskie (należące głównie do klasy T-2 o nośności powyżej 16.000 TDW) są przeważnie zbyt wielkie, a cena ich, płatna dolarami, również nie jest czynnikiem zachęcającym do kupna. W rezultacie wytworzyła się po obu stronach Atlantyku atmosfera niepewności, zwłaszcza, że trudno jest przewidzieć w jakim stopniu zatrudnienie tankowców zwolnionych z rezerwy odbiłoby się na stawkach frachtowych, szczególnie w wypadku pogorszenia się sytuacji gospodarczej.

W związku z zagadnieniem rentowności żeglugi tankowej, rozpatrywana jest ponownie, ciągnąca się jeszcze od czasów pierwszych tankowców, sprawa przewozu pasażerów na jednostkach morskich tego typu. Przed wybuchem ostatniej wojny istniały tankowce, które miały zainstalowane normalne kabiny dla pasażerów. Ostatnio szwedzka Izba Handlowa wystąpiła z propozycją, aby zezwolić na przewóz pasażerów tankowcami, przy czym na początek miałyby korzystać z tych przejazdów głównie żony i rodziny marynarzy, celem stopniowego spopularyzowania tankowców pasażerskich wśród ogółu podróżnych. Władze odpowiedzialne za bezpieczeństwo życia ludzkiego, odnoszą się jednak w dalszym ciągu niechętnie do tego rodzaju propozycji. Należy przypuszczać, że, pomimo wprowadzenia szeregu ulepszeń technicznych zwiększających bezpieczeństwo perspektywa podróży na zbiorniku łatwopalnego materiału będzie zawsze odstraszać pasażerów od korzystania z tankowców, jako ze środka komunikacji morskiej.

Opracował: MARIAN KRYNICKI

*) Urządzenia te mogą pracować z wydajnością dochodzącą do 17.000 litrów na godzinę.

**) Rejestr ten jest zestawiany i publikowany przez Standard Oil Company w Nowym Jorku.

***) „The Shipping World" Nr 2823, 6. VIII. 47 r.

NOWA ERA POLSKIEGO BUDOWNICTWA OKRĘTOWEGO

(Dokończenie ze str. 13-ej)

pewnością lepiej będzie pracowała w ramach Zjednoczenia Przemysłu Metalurgicznego. Stara stocznia gdyńska natomiast, jest raczej przystosowana do remontu i budowy małych jednostek pływających i dlatego została przekazana Inspektoratowi Rybołówstwa Morskiego. Wyłączenie tych dwu stoczni pozwala ZSP na większe skoncentrowanie wysiłku i uwagi w kierunku pełniejszego wyzyskania możliwości pozostałych, dużych stoczni przez zwiększenie ich produkcji.

Zjednoczenie Stoczni Polskich, skupiające dotychczas pod swym zarządem 8 stoczni, a to w Gdańsku — stocznie Nr 1, 2, 3 i 4, w Gdyni Nr 6 i 13, w Elblągu — Nr 16 i w Szczecinie — stocznię „Odra", dokonało wielkiego dzieła odbudowy polskiego budownictwa okrętowego, które w okresie przedwojennym stawiało zaledwie słabe, pierwsze kroki na tym odcinku naszej gospodarki morskiej. Dwuletni dorobek polskich stoczni stanowi poważną pozycję w naszym bilansie morskim. O rozwoju i postępie, osiągniętych w tej gałęzi przemysłu, świadczą najwymowniej cyfry wzrostu produkcji: podczas gdy w roku 1945 ilość roboczo-godzin przeznaczonych na odbudowę i inwestycje wynosiła prawie 100%, to w roku 1946 już tylko 34% a w roku 1947 nie sięgała już 20%, malejąc ciągle na korzyść wzrostu liczby roboczo-godzin produkcyjnych. W ciągu tych dwu lat zwiększyła się także wydatnie liczba pracowników zatrudnionych w ZSP; gdy w r. 1945 w stoczniach pracowało zaledwie kilkaset pracowników, to już w dn. 1 lipca 1947 r. stan zatrudnienia wynosił ponad 8500 pracowników, w tym poważna liczba fachowców stoczniowych. Szkoły zawodowe i kursy organizowane przy stoczniach zasiliły szczupłe kadry polskich stoczniowców, umożliwiając zwiększenie produkcji, która polegała głównie na remontach statków i wraków, oraz budowie seryjnej dużych kutrów rybackich. Za okres pracy w latach 1945/46 stocznie nasze wyremontowały ogółem 419 statków, z tej liczby 120 statków zagranicznych, a w r. 1947 łącznie 653 statki.

Przytoczone cyfry ilustrują najlepiej osiągnięcia polskich stoczni w pierwszej fazie odbudowy. Pierwszy rok Trzyletniego Planu Gospodarczego stał się probierzem sprawności aparatu organizacyjnego ZSP i, jakkolwiek stocznie wykonały plan roczny nieomal w 100%, doświadczenie tego roku wykazało konieczność zreorganizowania i skomasowania poszczególnych ośrodków stoczniowych.

Obecnie Zjednoczenie Stoczni Polskich, dążąc do koncentracji wysiłku i zwiększenia produkcji wyłączyło z pod swego zarządu dwie mało produktywne na odcinku morskim stocznie, zespalając jednocześnie stocznie gdańskie i przyśpieszając odbudowę, drugiej stoczni szczecińskiej „Gryf". W skład Zjednoczenia wchodzą obecnie dwie stocznie szczecińskie „Odra" i „Gryf", nowa stocznia gdyńska Nr 13 i dwie stocznie gdańskie. Stocznia Nr 4 została zlikwidowana a stocznia Nr 1 i 2 zostały połączone. Komasacja stoczni gdańskich miała na celu jak najpełniejsze wykorzystanie możliwości produkcyjnych, co było dotychczas utrudnione z powodu niedostatecznego wyposażenia technicznego niektórych stoczni, a w pierwszym rzędzie z powodu braku dostatecznej ilości doków dla obsłużenia wszystkich stoczni gdańskich. Oczywiście, że w wyniku reorganizacji i komasacji, liczba zatrudnionych w ZSP zmalała z 8237 w październiku 47 r. do 7147 w listopadzie tegoż roku. W miesiącu tym osiągnięto jednak mimo to dalszy wzrost produkcyjnych roboczo-godzin, przepracowując 972,155 rob. godz. i 121,562 rob. godz. inwestycyjnych. W listopadzie stocznie przepracowały już 1,424 rob. godz. nad budową statków.

Oznacza to, że reorganizacja Zjednoczenia wpłynęła dodatnio na przyspieszenie budowy nowych jednostek. Niemałą rolę na tym polu odegrało również nowopowstałe Centralne Biuro Konstrukcyjne ZSP, łączące od listopada 47 r. także Biura Konstrukcyjne stoczni Nr 2 i 3. Powiększone CBK Zjednoczenia Stoczni Polskich przystąpiło już w końcu roku 1947 do wykańczania planów nowych jednostek dla polskiej floty handlowej. Plany te znalazły się z końcem roku w traserniach poszczególnych stoczni. Rok bieżący zastał stocznie polskie przygotowane do budowy większych statków morskich. Będą to przede wszystkim statki towarowe, głównie węglorudowce i trampy, zamówione przez GAL, oraz stalowe kutry i trawlery rybackie budowane seryjnie, jak również holowniki. Węglorudowce budowane na stoczniach polskich będą posiadały nośność do 4.500 TDW i będą mogły z równym powodzeniem obsługiwać linie żeglugowe do portów Morza Północnego, jak i Morza Śródziemnego. Holowniki natomiast przeciętnie posiadać będą maszyny o sile około 400 KM i obejmą służbę w portach polskich. Przewiduje się także budowę kilku trampów o nośności do 2500 TDW, przeznaczonych do obsługiwania linii bałtyckich. Wykonano już także rysunki wstępne motorowca o tonażu 700 TDW, przewidzianego dla przewozów drobnicy na Bałtyku. Ponadto na dalszym planie przewiduje się także budowę transatlantyckich motorowców o nośności ca. 10.000 TDW.

Celem zharmonizowania potrzeb naszej żeglugi z możliwościami produkcyjnymi naszych stoczni, opracowany został długofalowy plan dla budownictwa okrętowego. Program ten obejmuje okres dziesięcioletni, poczynając od roku 1948 i przedstawia się jeśli chodzi o tonaż d. w. przewidzianych do wodowania statków następująco:

1948 — ca 5.000 T. D. W.
1949 — ca 20.000 „
1950 — ca 27.000 „
1951 — ca 40.000 „
następne lata ca 60.000 T. D. W.

Cyfra 60 tys. TDW produkcji rocznej naszych stoczni nie wyczerpuje jednak ostatecznie ich możliwości. Po doinwestowaniu odpowiednich sum i wprowadzeniu udoskonaleń technicznych, stocznie nasze będą zdolne do podwojenia tej cyfry. W związku z tą możliwością, już obecnie wyłania się perspektywa pracy stoczni na eksport, tym bardziej realna, że stocznie państw północnych są przeciążone zamówieniami i nie są w stanie je realizować. Armatorzy flot północnych wykazali już poważne zainteresowanie możliwościami budowania statków na stoczniach polskich. Ramowy plan dziesięcioletni stoczni polskich obejmuje budowę statków o łącznej nośności 330.000 TDW dla floty handlowej, a ponadto, ca 18.000 TDW dla rybackiej, oraz ca 6.000 TDW dla żeglugi przybrzeżnej.

Wykonanie tak szeroko zakrojonego planu budowy nowych statków, stawia przed robotnikami, a przede wszystkim przed inżynierami bardzo trudne i ciężkie zadanie, głównie dlatego, że nadal daje się silnie odczuwać brak fachowców i brak większego doświadczenia. Dla pokonania tych wstępnych trudności postanowiono skorzystać z pomocy zagranicy. Po nawiązaniu stosunków ze stoczniami włoskimi, angielskimi i holenderskimi Z. S. P. zapewniło sobie z jednej strony dostawy pewnych koniecznych części okrętowych, przede wszystkim maszyn, a ponadto wysłało pokaźną ilość inżynierów, techników i majstrów na stocznie zagraniczne, celem nabrania odpowiedniego doświadczenia i praktyki w budownictwie okrętowym. Centralne Biuro Konstrukcyjne ZSP skorzystało z pomocy doświadczonych konstruktorów zagranicznych przy opracowywaniu nowych rysunków statków, angażując na okres kilku miesięcy znakomitego konstruktora włoskiego dr. inż. Ortaldo. Dopełnieniem współpracy ze stoczniami zagranicznymi stała się umowa podpisana z włoskim Towarzystwem „Ansalda" w Genui, podczas wizyty min. Żeglugi Rapackiego we Włoszech. Umowa przewiduje między innymi wymianę inżynierów, techników, oraz współpracę techniczną stoczni. Podczas wizyty tej, w której brał także udział naczelny dyrektor ZSP inż. Gutowski, przedstawiciele naszego Min. Żegl. zapoznali się z organizacją i systemem pracy na stoczniach włoskich.

Rok 1948 otwiera nową kartę w rozwoju polskiego budownictwa okrętowego — najmłodszej gałęzi naszej gospodarki morskiej. Dotychczasowa wytężona praca polskich stoczniowców i poważne osiągnięcia ubiegłych lat są gwarancją dalszego rozrostu polskich stoczni i polskiej floty handlowej.

Józef Wójcicki

ODBUDOWA i ROZWÓJ
jugosłowiańskiej floty handlowej

Ludowa Jugosławia poniosła w ostatniej wojnie wielkie straty ludzkie i materialne. Lecz ofiary nie poszły na marne: wieloletnia wojna partyzancka, prowadzona prze marsz. Tito, została zakończona zwycięstwem. Wśród oddziałów partyzanckich nie zabrakło też marynarzy floty wojennej i handlowej, którzy od 1942 roku począwszy, stanęli do walki z okupantem na morzu. Na własnych uzbrojonych kutrach i na większych jednostkach zdobytych na wrogu, partyzanci jugosłowiańscy stoczyli niejedną zwycięską bitwę, przeprowadzając szereg akcyj desantowych na wyspy, zajęte przez nieprzyjaciela. Te zdobyte kutry i statki nieprzyjacielskie, używane do przeprowadzania desantów, stały się zaczątkiem nowej floty handlowej Jugosłowiańskiej Republiki. Gdy wspólnie z armią radziecką, wojska marsz. Tito ostatecznie wyzwoliły cały obszar państwa od Niemców, partyzanci morscy stali się budowniczymi nowej floty wojennej i handlowej.

Na długim wybrzeżu adriatyckim, od Rijeki do Kraljeva, przystąpiono od pierwszych dni wyzwolenia do pracy nad dźwignięciem portów ze zniszczeń. O tym, jak wielkie to było zadanie, świadczą cyfry ilustrujące stopień zniszczenia poszczególnych portów. Rijeka-Szuszak w 92%, Zadar 47%, Szybenik 73%, Split 60%, a porty Bakar, Bare, Ulcin i Kraljevo zostały zniszczone w 100%. Odbudowa tych portów stała się jedną z podstawowych wytycznych pięcioletniego planu gospodarczego Jugosławii. W celu jak najszybszego uruchomienia żeglugi, postanowiono cały wysiłek odbudowy skoncentrować na tych portach, które z jednej strony poniosły stosunkowo mniejsze straty, a ponadto posiadały lepsze perspektywy rozwojowe. Dzięki pomocy rządowej i dużym wkładom inwestycyjnym, oraz ofiarnej pracy robotników, najważniejsze z jugosłowiańskich portów zostały w rekordowo szybkim tempie odbudowane i oddane do użytku żegludze. Porty w Rijece-Suszaku, Bakarze, Szibeniku, Splicie i Zeleniku już w latach 1945/46 osiągnęły poważne obroty towarowe, zwiększając z miesiąca na miesiąc cyfry przeładunków. Zwłaszcza odzyskany port Rijeka (dawniej Fiume), w połączeniu z sąsiednim portem Suszak, zaczął odgrywać coraz większą rolę w żegludze morskiej na Adriatyku. Port Dubrovnik natomiast pozostał w zasadzie bazą marynarki wojennej. Praca pięciu portów jugosłowiańskich w roku 1947 dała już rezultaty, które przyczyniły się nie tylko do rozwoju jugosłowiańskiej żeglugi morskiej, ale wpłynęły dodatnio na bilans ogólnokrajowej gospodarki. Celem skoordynowania prac tych portów, oraz zwiększenia wydajności została powołana Naczelna Dyrekcja Portów Jugosławii, która zajmuje się nie tylko sprawami administracji, ale przede wszystkim planowaniem i kontrolą gospodarki morskiej.

Flota handlowa Jugosławii poczyniła niemniej poważne postępy, zwiększając w ciągu trzech lat kilkakrotnie swój stan z r. 1945. O ile przed wojną królewski rząd tego kraju nie poświęcał większej uwagi rozwojowi własnej floty, o tyle rząd ludowy wykazał szczególne zainteresowanie sprawami żeglugi. Przed wojną flota jugosłowiańska była dość szczupła i stara, nie mogąc odegrać poważniejszej roli na Adriatyku, zwłaszcza przy ostrej konkurencji floty włoskiej, która otrzymała od rządu królewskiego koncesję na obsługiwanie portów jugosłowiańskich. W rezultacie takiej polityki około 70% morskiego eksportu i importu przechodziło przez ręce włoskich armatorów. Włoskie towarzystwa okrętowe obsługiwały nawet żeglugę przybrzeżną Jugosławii, ściągając wielkie sumy do włoskich banków i uniemożliwiając tym samym rozwój jugosłowiańskiej żeglugi. Jakkolwiek flota przed wojną posiadała blisko 100 statków o łącznym tonażu około 500 tys. tdw., to jednak rozbicie jej na kilkadziesiąt przedsiębiorstw armatorskich, często z udziałem kapitałów zagranicznych, a przede wszystkim włoskich, hamowało jej rozrost i pomniejszało znaczenie dla własnej gospodarki morskiej.

Wybuch wojny z Niemcami w r. 1941 zastał większą część floty handlowej Jugosławii w portach alianckich, a i pozostałe statki zdołały się po większej części przedostać do krajów zaprzyjaźnionych. Tylko nieliczne, przeważnie mniejsze, uszkodzone jednostki, dostały się w ręce Niemców i Włochów. Gros floty stanęło do walki przy boku zachodnich aliantów, zwłaszcza pomagając wydatnie marynarce brytyjskiej w przewozach wojsk i materiałów wojennych. Pod zarządem emigracyjnego rządu flota jugosłowiańska brała udział w licznych, niebezpiecznych a ważnych konwojach i desantach, tracąc znaczną część swego stanu liczebnego. Około 40 jugosłowiańskich statków o łącznej pojemności przeszło 200 tys. BRT zostało zatopionych podczas walk na morzach całego świata. Stanowiło to blisko 60% ogólnego tonażu floty. Tak poważna ofiara i cenny wkład w dzieło zwycięstwa został oceniony w swoim czasie przez angielskiego ministra transportu wojennego Alfreda Barnesa, który zwracając się do ambasadora Jugosławii w Londynie w tych słowach dał wyraz uznaniu dla walki i zasług floty jugosłowiańskiej podczas wojny: „Wielkie zasługi waszej floty handlowej w wojnie z Niemcami i godne podziwu bohaterstwo, wykazane przez oficerów i marynarzy, są godne najwyższej pochwały, którą składam w imieniu ministerstwa transportu wojennego i brytyjskiej marynarki handlowej". Przemówienie to zostało wygłoszone w kilka dni po konferencji poczdamskiej, na której była omawiana między innymi, sprawa reparacji dla floty jugosłowiańskiej.

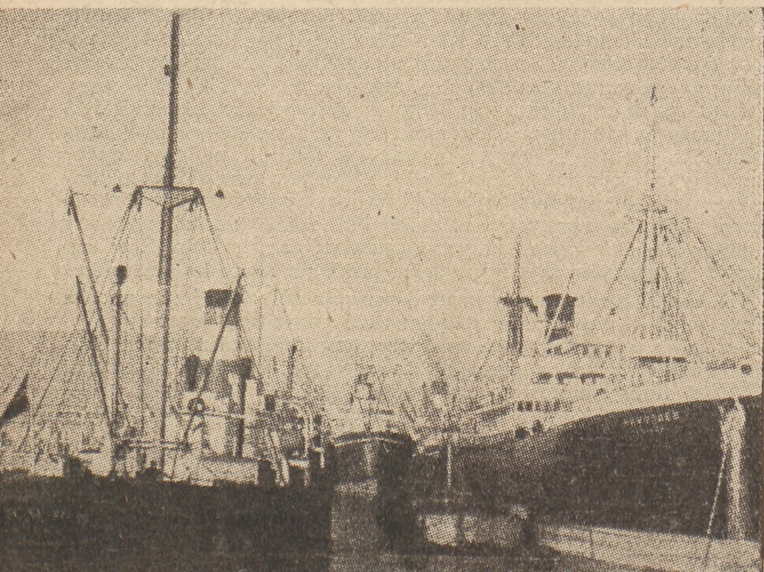
Niestety, wdzięczność Anglii ograniczyła się jedynie do przemówienia ministra. Sprawa realnego odszkodowania ze strony państw osi, za straty poniesione przez flotę jugosłowiańską, napotkała natomiast na wręcz wrogie przyjęcie ze strony mocarstw zachodnich, które nie wahały się podważyć uchwał zawartych w Poczdamie, na mocy których Jugosławia winna była otrzymać rekompensatę za straty swej floty handlowej w postaci statków włoskich i niemieckich. Na konferencji paryskiej mocarstwa zachodnie otwarcie wystąpiły przeciw reparacjom dla Jugosławii, wyznaczając śmiesznie niski procent floty niemieckiej na pokrycie strat wojennych. Jeśli się weźmie pod uwagę, że Jugosławii przyznano tylko 0,68% floty niemieckiej za stratę 200 tys. BRT, a Stanom Zjednoczonym 17% i W. Brytanii 40%, to jasnym się stanie, że flocie jugosłowiańskiej wyrządzono bolesną krzywdę. Według tej decyzji otrzymywała ona jedynie 6,5 tys. BRT, a flota USA przeszło 100 tys. BRT, mimo, iż około 2 tysiące amerykańskich statków stało w tym czasie bez załogi w portach. Na następnej konferencji w sprawie reparacyj udało się delegacji jugosłowiańskiej wywalczyć podwyższenie tak niskiego procentu, w wyniku czego flota jugosłowiańska otrzymała od międzynarodowej agencji reparacyjnej 4 statki, a mianowicie: s/s „Nautic" ca 4000 t. nośności, wybudowany w roku 1944, s/s „Sardinien" 7600 t. nośności z roku 1927, s/s „Poseidon" — ca 6000 t. z roku 1918 i tankowiec „TRGI" o nośności 1300 t., wybudowany w roku 1940.

Okazało się jednak, że można przejąć tylko jeden z tych statków, a mianowicie stary s/s „Sardinien", gdyż statek „Poseidon" był w takim stanie, iż nie opłaciło się go naprawiać, a tankowiec „TRGI" okazał się statkiem rzecznym, natomiast największy i najnowocześniejszy statek „Nautic" znajdował się już pod zarządem floty brytyjskiej, która nie chciała go wydać. Rząd Jugosławii wystąpił z ostrą notą na następnej konferencji reparacyjnej, odsłaniając metody sabotowania uchwał, którymi się posługują państwa zachodnie. Po długich targach udało się wreszcie uzyskać trzy inne statki: s/s „Maria Leonhard" o nośności 4855 t., zbudowany w roku 1922, s/s „Malaga" — 3140 t., r. 1935 i s/s „Neisse" — 4310 t. z roku 1920. Wydostanie tych jednostek zajęło niemało czasu i wymagało wielu trudów. Dużo też trzeba było włożyć w nie pracy, nim mogły przystąpić do służby.

Rząd Ludowej Republiki i władze morskie nie czekały jednak z założonymi rękami na wyniki zabiegów o reparacje. Postanowiono liczyć jedynie na własne siły i środki. Dla odbudowy floty niezbędne było ożywienie własnych stoczni. Dokonano tego w szybkim tempie, odbudowując zniszczone hale, maszyny i doki. Wydatna finansowa pomoc rządu pozwoliła na przystąpienie tych stoczni do remontu statków, a następnie do produkcji nowych jednostek. Zwłaszcza duża stocznia w Splicie odegrała wielką rolę w odremontowaniu uszkodzonych jednostek floty. Już w r. 1946 rozpoczęto budowę mniejszych statków i kutrów rybackich, a obecnie znajdują się w budowie także duże jednostki pełnomorskie. Odbudowane i rozbudowane stocznie jugosłowiańskie przejęły obsługę całej własnej floty, a nawet wykonują zamówienia zagranicy. Pięcioletni plan rozwoju floty opiera się na produkcji własnego przemysłu stoczniowego, co gwarantuje jego realizację.

Ocalona z zawieruchy wojennej część floty jugosłowiańskiej, wraz z jednostkami uzyskanymi z reparacji i statkami wyremontowanymi, oraz zbudowanymi przez własne stocznie osiągnęła w roku 1947 stan 35 jednostek pełnomorskich, obsługujących 57 linii okrętowych wielkich i lokalnych. Unarodowienie floty handlowej pozwoliło na racjonalne wykorzystanie każdego statku. W miejsce kilkudziesięciu prywatnych towarzystw powstały państwowe Towarzystwa Okrętowe: „Jugoslovenska Slobodna Plovidba", obejmująca linie dalekie z siedzibą w Rijece, „Jadranska Plovidba", obsługująca porty Adriatyku, zwłaszcza albańskie, z bazą w Rijece, „Oceania" z działalnością na Morzu Śródziemnym, Czarnym, Pół-

Fragment jugosłowiańskiego portu Rijeka. fot. „Jugosł. Mornar."



flocnym — w Rijece, oraz „Dubrovacka Plovidba", obsługująca linie transatlantyckie, również z siedzibą w Rijece. Wymienione towarzystwa armatorskie obejmują nieomal całą flotę handlową Jugosławii, która w chwili obecnej składa się z następujących jednostek „Partizanka", „Banija", „Beograd", „Biokowo", „Bihać", „Durmitor", „Dubrovnik", „Gorica", „Galeb", „Hercegovina", „Korčula", „Korenica", „Kozara", „Kordun", „Kosmaj" „Kornat", „Kragujevac", „Livno", „Lav", „Ljubljana", „Losnij", „Neretva", „Plitvice", „Pcela", „Podgóra", „Prenj", Radnik", „Prozor", „Split", „Sutjeska", „Sibenik", „Solta", „Solin", „Tara", „Użice", i „Żużemberk".

Z wymienionych statków najwartościowszy jest transatlantyk pasażerski „Partizanka" o pojemności 6209 BRT, zbudowany w r. 1927 w Newport News. Posiada on 4 turbiny parowe i dwie śruby, nadające mu szybkość 20 węzłów i może wziąć na pokład około 700 pasażerów. Statek ten pływał do Australii, a ostatnio objął służbę na regularnej linii Rijeka-Buenos Aires, zawijając do ważniejszych portów śródziemnomorskich i Ameryki Południowej. Z innych jednostek znany nam jest statek „Kozara", który zawinął jako pierwszy statek jugosłowiański do portu polskiego w Gdyni i „Gorica", który zawinął w krótki czas później do Gdańska.

Własny przemysł stoczniowy, upaństwowienie floty i pomoc finansowa ze strony rządu, gwarantują dalszy szybki rozrost żeglugi jugosłowiańskiej, która już obecnie zajmuje przodującą pozycję na Adriatyku i wychodzi na inne morza. W ramach pięcioletniego planu gospodarczego, flota handlowa Jugosławii osiągnie w roku 1951 600 tysięcy BRT, i stanie się jedną z silniejszych flot słowiańskich, dorównując mniej więcej stanem tonażu flocie polskiej. Rozwój żeglugi młodych państw słowiańskich stwarza pomyślne perspektywy dla gospodarki morskiej tych odradzających się republik ludowych.

W.



KRONIKA POLSKIEGO ZWIĄZKU ŻEGLARSKIEGO

SEJMIK ŻEGLARSKI

Zgodnie z § 24 statutu P. Z. Ż. Zarząd P. Z. Ż. zwołuje Sejmik Żeglarski na dzień 20 i 21 marca 1948 r. w SZCZECINIE.

PORZĄDEK OBRAD:

W dniu obrad, 21 marca 1948 r.:

1. Zagajenie Prezesa P. Z. Ż.
2. Wybór Prezydium.
3. Zatwierdzenie protokółu Sejm. Żegl. z dnia 30. III. —, 47 r.
4. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej.
5. Dyskusja nad całością sprawozdań.
6. Udzielenie absolutorium ustępującemu Zarządowi P. Z. Ż.

W dniu obrad, 21 marca 1948 r.:

7. Wnioski Zarządu.
8. Wnioski członków.
9. Dyskusja nad wnioskami.
10. Wybór nowego Zarządu.
11. Wolne wnioski.

Informacje, dotyczące miejsca obrad, otrzymać będzie można na stacji w Szczecinie.

WZÓR TEORETYCZNEGO KURSU ŻEGLARSKIEGO NA STOPIEŃ STERNIKA ŚRÓDLĄDOWEGO I STERNIKA MORSKIEGO.

1. „Sport i jego znaczenie", „Historia żeglarstwa".
2. „Konstrukcja jachtu" (3 godz.).
3. „Rozkład sił działających na jacht i teoria manewrów" (4 godz.).
4. „Metereologia" (2 godz.).
5. „Etyka i etykieta w jachtingu".

TEMATY DLA STERNIKÓW ŚRÓDLĄDOWYCH.

1. „Wody i szlaki śródlądowe w Polsce".
2. „Przepisy i prawo drogi, obowiązujące w żeglarstwie śródlądowym".
3. „Locja i charakter wód śródlądowych".
4. „Remont i konserwacja sprzętu regatowego".
5. „Zajęcie praktyczne".

TEMATY DLA STERNIKÓW MORSKICH.

1. „Wybrzeże i porty polskie".
2. „Przepisy i prawo drogi, obowiązujące w żeglarstwie morskim".
3. „Locja".
4. „Nawigacja".
5. „Sygnalizacja".
6. „Awarie".
7. „Meteorologia".

WYKAZ IMIENNY

jachtowych kapitanów morskich, zarejestrowanych w P. Z. Ż., uprawnionych do samodzielnego prowadzenia morskich jachtów żaglowych, oraz szkolenia w zakresie tego stopnia.

Ancyperowicz Aleksander, Bar Franciszek, Bartoszyński Kazimierz, Belkowski Czesław, Bielawski Longin, Borysiewicz Tadeusz, Chmielewski Jan — Olaf, Dembowski Kazimierz, Domaradzki Mikołaj, Eyman Krystian, Fronczak Henryk, Garnuszewski Antoni, Gerwel Tadeusz, Gliński Jarosław, Głowacki Franciszek, Gołublew Jan, Górski Witold, Groch Gabrjel, Hebel Juliusz, Jabłoński Olgierd, Jegiełek Ludwik, Kusnerz Mieczysław, Laudański Michał, Lesiak Józef, Maciejewicz Konstanty, Mączeński Stanisław, Maliszewski Tadeusz, Mora-Mieszkowski Wiktor, Niemczyk Jerzy, Olszewski Alfons, Osiński Mikołaj, Pallavicini-Csaky Władysław, Podkomorski Ludwik, Prechitko Tadeusz, Rutkowski Wiktor, Sarnowicz Józef-Władysław, Schenk Wojciech, Studnicki Stanisław, Sumiński Michał, Sychowski Brunon, Szymański Stefan-Zbigniew, Urbanowicz Witold, Wallas Waldemar-Walenty, Wolff Adam, Wronka Witold.

Dane statystyczne Polskiego Związku Żeglarskiego na dzień 30. III. 1948.

Polski Związek Żeglarski zrzesza	32 kluby
	4 sekcje
3 Organizacje Modzieży (ZHP, ZWM, OM TUR) posiadające w swych ramach (oddziałów, kół, drużyn, ośrodków)	15
Ogólna ilość członków zrzeszonych w klubach wynosi	2.497
Ogólna ilość członków zrzeszonyh w sekcjach wynosi	197
Ogólna ilość członków zrzeszonych w Org. Młodzieży . . .	1.534
Razem Polski Związek Żeglarski zrzesza członków	4.228

Nie objęte cyfrowo wobec braku podania ilości członków są następujące

KLUBY:

AZM z oddziałami w Poznaniu, Łodzi, Szczecinie.
PKM — oddz. Elbląg Kl. Żegl. „Szkuta", YK Partyzancki Kl. Żegl. „Nurt", Sekcja Żegl. „Unia3".

ORGANIZACJE MŁODZIEŻY

ZHP — Harcerstwo Żeńskie Sopot, Chorągwie: Wrocławska i Olsztyńska.
ZWM — Oddział w Szczecinie i Warszawie.
OM TUR — Oddział w Szczecinie.

KOMUNIKAT.

Zarząd P. Z. Ż. postanowił nie brać udziału w olimpiadzie w r. 1948 jak i nie wysyłać obserwatora.

W postanowieniach swoich Zarząd P. Z. Ż. kierował się następującymi przesłankami.

1) P. Z. Ż. nie posiada sprzętu regatowego, jaki będzie używany na olimpiadzie i nie ma możliwości zorganizowania obozu przedolimpijskiego, przeprowadzenia eliminacji i wyszkolenia zawodników na poziomie olimpijskim.
2) Wysłanie jachtu reprezentacyjnego z obserwatorami jest związane z dużymi kosztami remontu jachtu i trudnościami dewizowymi. Poleca się członkom P. Z. Ż. o nieubieganie się u Polskiego Komitetu Olimpijskiego i innych instytucjach państwowych i samorządowych w sprawie pomocy i zezwolenia wyjazdu na olimpiadę w charakterze obserwatora.
3) Zarząd P. Z. Ż. postanowił dołożyć starań, ażeby otrzymać odpowiednie fundusze na wybudowanie 10-ciu jednakowych łodzi o klasie międzynarodowej zorganizowania pierwszych powojennych regat o Mistrzostwo Polski.
4) Celem zaprawienia zawodników do żeglarstwa regatowego Zarząd P. Z. Ż. zaleca członkom organizowanie regat wewnętrznych — międzyklubowych oraz łączenie ich z uroczystościami i obchodami wodnymi. Zamierzony kalendarz i regat Zarząd P. Z. Ż. prosi o nadsyłanie celem ogólnego uzgodnienia i podania do wiadomości wszystkim członkom.

Polski Komitet Olimpijski,
Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego,
Ministerstwo Żeglugi.

SPRZĘT ŻEGLARSKI.

Ogólna ilość posiadanych jachtów w PZŻ na Wybrzeżu wynosi	36
mieczowe	4
Ogólna ilość posiadanych jachtów na śródlądziu	141
Poza zasięgiem PZŻ na Pojezierzu Mazurskim znajduje się jachtów	56

Na podstawie inwentarza PZŻ z lipca 46 r. również Szczecin nie jest objęty statystyką posiadanego sprzętu żeglarskiego.

WYNIKI PRACY P. Z. Ż. ZA ROK 1947.

KOMISJA TECHNICZNA.

Praca Komisji szła w trzech kierunkach:

1) Odtworzenie i przepracowanie przepisów technicznych, pomiarowych i certyfikatów,

2) współpraca z Komisją wyszkolenia przy opracowaniu programów i organizacji ośrodków żeglarskich,

3) sprawy bieżące.

ad 1) Komisja Techniczna natrafiła na poważne trudności przy realizacji tego punktu. Brak przedwojennych opracowań Związkowych i obcych uniemożliwił zakończenie podjętych prac. Związek zwracał się do I. Y. R. U. listownie i za pośrednictwem delegata PUWF i PW, oraz do Związku Szwedzkiego za pośrednictwem Poselstwa Polskiego w Sztokholmie. Ponadto wielokrotnie zwracaliśmy się do kolegów o dostarczenie posiadanych materiałów. Usiłowania te nie dały wyników.

Na podstawie posiadanych materiałów opracowano certyfikat

związkowy, przepracowano przepisy techniczne dla klas śródlądowych. Brak materiałów nie pozwolił na opracowanie przepisów dla klas morskich.

Ponadto na zlecenie Komisji inż. T. Sołtyk przepracował rysunki joli klasy „B" (8 m. 2) i plany joli klasy „C" (25 m. 2).

ad 2) Współpraca z Komisją Wyszkolenia polegała na opracowaniu programu zaopatrzenia ośrodków w sprzęt i referowaniu tych spraw na konferencjach z PUWF i PW.

Opracowane zostały wnioski rozdziału sprzętu poniemieckiego na Pojezierzu Mazurskim.

W toku jest sprawa stoczni jachtowej dla okresu szczecińskiego.

ad 3) Sprawami bieżącymi objęte są zapytania dotyczące klas związkowych i ich rysunków. Komisja Techniczna sprzedała 7 kompl. planów budowlanych joli „B", 8 kompl. kl. „L", — kompl. kl. „C".

Udzielono odpowiedzi na zapytania dot. spraw technicznych.

Koszty odbicia rysunków wyniosły 31.256. — zł. — pokryte zostały z kasy Związku.

Wpływy za sprzedanie rysunków wyniosły 14.000 zł.— przekazano je do kasy Związku.

Wytyczne pracy dla następ. kadencji:

1) wydanie opracowanych
   a) certyfikatów,
   b) przepisów technicznych klas śródl.

2) uzupełnienie i wydanie przepisów technicznych i pomiarowych dla klas morskich,

3) stworzenie kadry mierniczych (akcja ta natrafia na trudności ze względu na warunki osobiste kandydatów, posiadających wymagane kwalifikacje),

4) założenie rejestru jachtów jednocześnie z akcją wydawania certyfikatów.

WYTYCZNE PROGRAMU PRAC P. Z. Ż. NA ROK 1948
DLA KLUBÓW I DELEGATUR.

1. Zorganizowanie i przeprowadzenie kursów teoretycznych na stopień żeglarza i sternika jachtowej żeglugi morskiej, śródlądowej,
   a) członkowie czynni klubu powinni być zobowiązani do zdobywania stopni P. Z. Ż.
   b) należy określić maksymalny czas zdobycia stopni P. Z. Ż.

Zorganizowanie i prowadzenie kursów teoretyczno-praktycznych z zakresu prac bosmańsko-szkutniczych.

3. Zorganizowanie i prowadzenie kursu teoretycznego instruktorskiego.

4. Kursy dla rozszerzenia posiadanych wiadomości.

5. Zorganizowanie i prowadzenie przynajmniej po jednym kursie informacyjno-propagandowym dla młodzieży niestowarzyszonej i społeczeństwa dorosłego.

6. Zorganizowanie i prowadzenie obozu żeglarskiego w ramach dostosowanych do posiadanego sprzętu żeglarskiego.
   a) należy do okresu wiosennego 1. IV. 48 nadesłać do Zarządu P. Z. Ż. rozkład zajęć ogólny i minutowy dnia, wyszczególnić stopień szkolenia, miejsce obozu, czas trwania, kadra instruktorska.
   b) Kluby, które nie będą mogły zorganizować obozu, zawiadomią o tym Delegatury P. Z. Ż. do dn. 1. IV. 48.

Delegatury P. Z. Ż. zorganizują i poprowadzą kursy dla klubów, które ze względu na brak instruktorów nie mogą prowadzić ich w swoim zakresie.

Delegatury nadeślą wykaz klubów do Zarządu P. Z. Ż., które nie mogą prowadzić obozu żeglarskiego w sezonie letnim.

WYTYCZNE PROGRAMU PRAC P. Z. Ż. NA ROK 1948
DLA ZARZĄDU P. Z. Ż.

1. Teoretyczne kursy unifikacyjne dla instruktorów P. Z. Ż. Oddzielny dla Wybrzeża i śródlądzia.
2. Kursy teoretyczne w okresie zimowym dla organizacji, które zwrócą się do Zarządu P. Z. Ż. o prowadzenie ich.
3. Ośrodek wyszkolenia na Wybrzeżu w zakresie szkolenia na stopień żeglarza i sternika jachtowej żeglugi morskiej.
4. Ośrodek wyszkolenia w Łuczanach w zakresie szkolenia na stopień sternika jachtowej żeglugi śródlądowej.
5. Spływ do Gdańska na „Święto Morza".

DZIAŁ ORGANIZACYJNY

1. Wyszkolenie kilku Komisji Egzaminacyjnych P. Z. Ż.
2. Wydanie programów szkolenia w zakresie wszystkich stopni P. Z. Ż.
3. Wydanie patentów.
4. Wznowienie wydawnictw podręczników w zakresie szkolenia żeglarskiego.
5. Opracowanie i wydawanie certyfikatów.
6. Opracowanie kartoteki instruktorskiej.
7. Opracowanie kartoteki kapitanów i sterników.

DZIAŁ TECHNICZNY

1. Rejestracja posiadanych jachtów.
2. Wydanie certyfikatów.
3. Mianowanie mierniczych.
4. Ustalenie klas związkowych.
5. Opracowanie i wydanie przepisów technicznych.
6. Program budownictwa.
7. Kontrola budownictwa i remontów.

Morskie nowości techniczne

Nowoczesny statek meteorologiczno-ratowniczy na Atlantyku

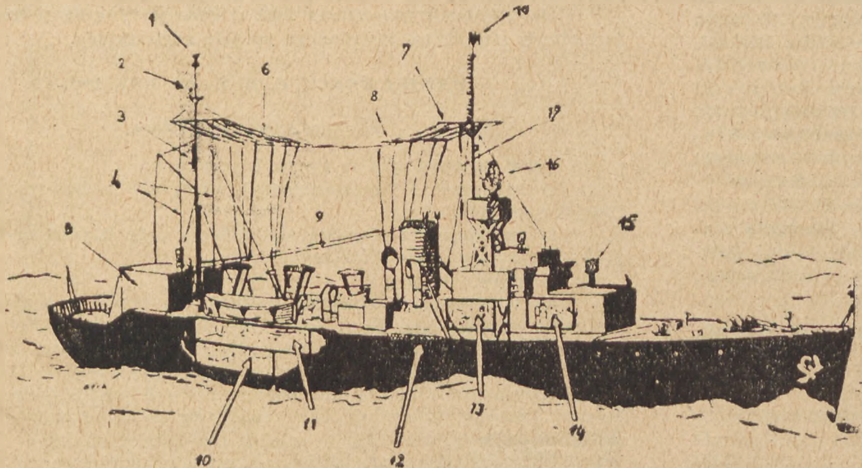
Cichymi, lecz jakże ważnymi pracownikami morza są statki meteorologiczne i ratownicze, pełniące ciężką i ofiarną służbę na morzach i oceanach całego świata. Obserwacje pogody i wszelkich zjawisk meteorologicznych, przeprowadzane w różnych punktach obszarów morskich, pozwalają na pełne określenie stanu pogody na całej kuli ziemskiej i wyciągnięcie z tych obserwacji wniosków o przyszłych zmianach tego stanu. Dla nawigacji morskiej szczególnie ważne są obserwacje poczynione przez takie statki na rozległych morzach i oceanach. Komunikaty meteorologiczne wydawane codziennie przez stacje hydrograficzne wszystkich państw morskich, oparte są w głównej mierze właśnie na meldunkach statków, rozsianych po wszystkich sektorach mórz. O ile jednak na morzach małych korzystając wyłącznie z obserwacji stacji nadbrzeżnych można obejść się bez takich jednostek, to na większych, a zwłaszcza na oceanach, są one nieodzowne ze względu na różnice stanu pogody w różnych punktach tego samego obszaru wodnego. Poza obserwacjami pogody statki te niosą pomoc zagrożonym lub tonącym statkom, przepływającym w ich sektorze dozoru.

Statek służby meteorologicznej i ratowniczej jest jednostką o bardzo odmiennym wyposażeniu, ze względu na specjalne jej przeznaczenie . Przeważnie są to przerobione statki, lub okręty wojenne. Ostatnio objął właśnie służbę obserwacyjną i ratowniczą na Atlantyku, nowy statek: „Weather Observer", wyposażony w najnowocześniejsze przyrządy meteorologiczne i sprzęt ratunkowy. Statek ten został przerobiony z korwety typu „Flower", która brała udział w ostatniej wojnie.

Jako trzynasty statek tej służby na Atlantyku, „Weather Observer" przejął jako swój sektor patrolowania obszar oceanu na zachód od wybrzeży Irlandii. Zadania statku polegają na: 1) obserwacji meteorologicznej i podawaniu ich stacjom, oraz przepływającym statkom i przelatującym samolotom 2) pomocy i ratowaniu statków i samolotów i 3) kontroli ruchu statków i samolotów, oraz obserwacji zjawisk oceanograficznych. Statek zasadniczo trzyma się wytkniętego mu sektora, ale w razie potrzeby ma prawo wypłynąć na wody przyległe do obszaru jego dozorowania.

Na pokładzie statku zainstalowana jest, oprócz wielu specjalnych przyrządów notujących automatycznie stan pogody, także silna stacja radiowa, która otrzymuje nieprzerwanie kontakt z brzegiem, oraz statkami i samolotami znajdującymi się w granicach sektora. Ponadto na pokładzie znajduje się także 6 balonów sondujących, które mogą się wznieść do 10 kilometrów. Uwiązane na linie i zaopatrzone w automatyczne przyrządy pomiarowe służą one do robienia obserwacji w górnej części atmosfery.

Sprzęt ratowniczy statku składa się poza normalnie używanym sprzętem z dużej ilości gumowych tratew, katapult do wyrzucania lin, reflektorów i rakietnic. Dla odróżnienia od innych kategorii statków kadłub jego jest pomalowany na czarno, a nadbudówki na kolor jasno żółty. Załoga statku składa się z 12 oficerów specjalistów służby met. i rat., oraz 20 podoficerów i marynarzy.



Na zamieszczonym schemacie tego statku zaznaczone zostały strzałkami następujące części i urządzenia: 1) antena radio-telefonu 2) Anemometry 3) Przyrząd do obserwacji samolotów 4) Antena radiostacji krótkofalowej 5) Skrzynie z balonami 6) Antena radiowa nadajnika 7) Antena odbiornika 8) Antena Loranu 9) Antena odbiorcza radiosondowania 10) Stacja meteorologiczna 11) Radiostacja nadawcza 12) Przyrządy ratownicze 13) Radiostacja odbiorcza 14) RAL*) centrala 15) Przyrząd pomiarowy średniej częstotliwości 16) RAL-antena 17) Antena przyrządu średn. częstotliwości 18) Przyrząd pomiarowy wysokiej częstotliwości.

(„Jugoslovenski Mornar")

*) RAL = Radio-arrangement Loran (radio-aparatura „Loran").



Kronika Org. Ligi Morskiej

Konferencja prezesów
w Katowicach

W Katowicach odbyła się konferencja prezesów, sekretarzy i skarbników poszczególnych Obwodów Ligi Morskiej z terenów całego Województwa. Przewodniczył wice prezes zarządu Okręgu Śląsko-Dąbrowskiego L. M. — ob. Janczak z Chorzowa, a jako gość honorowy wziął w niej udział sekretarz Zarządu Głównego L. M., ppłk Stanisław Kiryluk.

Wygłoszono referaty wstępne, złożono sprawozdania i wyszczególniono zeszłoroczne osiągnięcia Ligi.

Okręg Śląsko-Dąbrowski — liczy około 200 tysięcy członków. Członkowie okręgu rekrutują się przede wszystkim ze sfer robotniczych i młodzieży szkolnej.

Żywą działalność wykazują Obwody: Bytom, Chorzów, Katowice, Tarnowskie Góry, Sosnowiec, Racibórz i Rybnik.

W Katowicach powstał samodzielny Obwód kolejowy, skupiający wszystkich pracowników DOKP i zorganizowane zostały wszystkie kopalnie z ilością ok. 15 tys. członków. W Gliwicach Zarząd Obwodu L. M. dotarł do wszystkich zakładów pracy i instytucji publicznych. Niedawno uformowany został pierwszy samodzielny Oddział nauczycielski.

Ze sprawozdania Zarządu Obwodu L. M. w Bielsku dowiedzieliśmy się, że w grudniu ub. r. powstały nowe Oddziały L. M. przy następujących zakładach pracy „Landesman i Kornhaber", „Macha", „Jakowski", „Molanda", „Walcownia Metali" i Miejskie Zakłady Przemysłowe.

Świat pracy licznie wstępuje do szeregów Ligi Morskiej, rozumiejąc, że szeroki dostęp do morza — to rezultat zwycięstwa Polski Demokratycznej.

Jednocześnie współpracę z Ligą zadeklarowali wszyscy wykładowcy i studenci Politechniki Śląskiej, zgodnie z uchwałą Senatu P. Sl.

Szczególnym powodzeniem cieszy się Liga Morska wśród młodzieży, która zgrupowana jest w kołach, potworzonych we wszystkich szkołach wyższych, średnich, niższych i zawodowych.

Ruchliwy Obwód Ligi Morskiej

Ruchliwy i czynny Zarząd Obwodu Ligi Morskiej w Pszczynie w osobach prezesa Jana Czobera, wiceprezesa dr. Stolarzewicza, sekretarza Wilhelma Hijacenta i skarbnika inż. L. Blumke — rozpoczął zakrojoną na szeroką skalę realizację programu pracy morskiej w terenie. Przewidziana jest akcja werbunkowa w nast. miejscowościach: Murcki, Tychy, Kostuchna, Mikołów, Wyry, Orzesz, Łaziska, Wesoła itd.

Zarząd Obwodu zwraca dużą uwagę na wychowanie młodzieży. Koła szkolne w Pszczynie wykazują dużą aktywność, szczególnie w dziedzinie modelarstwa. Istnieje również projekt uruchomienia przystani wodnych w Goczałkowicach-Zdroju i na jeziorze Paprocany.

Naczelna Izba Aptekarska
członkiem wspierającym Ligi Morskiej.

„Prezydium Zarządu Naczelnej Izby Aptekarskiej uchwaliło jednogłośnie przystąpienie Naczelnej Izby Aptekarskiej do Ligi Morskiej w charakterze członka wspierającego, przeznaczając na cel powyższy fundusze, odpowiadające miesięcznej stawce składki w wysokości 1.000 zł.(tysiąc złotych)". Tak brzmi wyciąg z protokółu posiedzenia Prezydium Naczelnej Izby Aptekarskiej. Ten obywatelski czyn mówi sam za siebie i wszelkie komentarze niepotrzebnie rozpraszałyby tylko uwagę Czytelnika. Naczelna Izba Aptekarska doceniając znaczenie wysiłku zbiorowego, nie ograniczyła się jednak do uchwały Prezydium Zarządu Naczelnej Izby Aptekarskiej i wysłała okólnik do Okręgowych Izb Aptekarskich, wszystkich aptekarzy i pracowników aptek. Treść tego apelu mówi sama za siebie, dlatego też cytujemy dosłownie:

Naczelna Izba Aptekarska w zrozumieniu wielkich celów nakreślonych Lidze Morskiej, uchwałą z dnia 9. XI. 1947 r. przystąpiła do Ligi Morskiej w charakterze członka wspierającego.

Zadania Ligi Morskiej wymagają znacznych funduszów, które mogą być zdobyte tylko na drodze ofiarności społecznej. Naczelna Izba Aptekarska nie wątpi, iż zawód nasz i tym razem stanie na wysokości zadania i poprze ten tak bardzo doniosły i jasno zrozumiały cel społeczno — narodowy. Naczelna Izba Aptekarska zaleca, aby zarządy wszystkich Okręgowych Izb Aptekarskich bezzwłocznie uchwaliły przystąpienie danej Izby do Ligi Morskiej w charakterze członków wspierających, przy czym uchwalona składka miesięczna nie powinna wynosić mniej niż 300 zł. (dopuszczalne minimum statutowe L. M. 100 zł. miesięcznie). W wypadku trudności techniczno-budżetowych, wydatki na ten cel należy pokryć z rubryki „wydatki nieprzewidziane".

Ponadto Naczelna Izba Aptekarska poleca bezzwłocznie skomunikowanie się Izby z przedstawicielami miejscowego oddziału Ligi Morskiej do odbycia wspólnej konferencji, na której ustalono by sposób i zasady przystąpienia poszczególnych członków Izby (właściciele aptek i pracownicy) na członków Ligi Morskiej. Intencją Naczelnej Izby Aptekarskiej nie jest dalsze obciążanie aptek i tak borykających się z trudnościami i obciążeniami finansowymi, a jedynie spopularyzowanie doniosłych celów i zadań Ligi Morskiej, które każdy członek zawodu winien poprzeć w miarę posiadanych, choćby niewielkich, możliwości.

Dyrektor Biura Izby:
Mgr A. MARCINKOWSKI

Wierzymy, że aptekarze jak jeden mąż staną w szeregach Ligi Morskiej, aby wraz z całym Polskim Narodem budować Polskę Przemysłowo-Morską, dając tym samym przykład godny naśladowania.

Zebranie aktywu

W Olsztynie odbyło się z inicjatywy Zarządu Okręgu L. M. oraz inspektora Niwińskiego zebranie aktywu ligowego. Na zebranie zaproszono wszystkich przewodniczących, sekretarzy i skarbników Oddziałów i Kół olsztyńskich L.M. Bezpośrednim celem pierwszego tego rodzaju zebrania w Olsztynie było wyłonienie spośród aktywu ligowego najbardziej wartościowych, czynnych i społecznie wyrobionych jednostek i zorganizowanie ich w komisję propagandową, której zadaniem będzie wyszkolenie prelegentów oraz przygotowanie materiału odczytowego o tematyce morskiej.

Należy z uznaniem podkreślić fakt uspołecznienia naszej Milicji Obywatelskiej, która przez swego przedstawiciela i tym razem pierwsza zadeklarowała na zebraniu swój udział i pracę w komisji.

Inicjatorzy zebrania wierzą, że wszyscy niezrzeszeni dotychczas entuzjaści morza zadeklarują swój udział w wyłonionej na zebraniu komisji i apel ich nie pozostanie bez echa.

Nowy Obwód L. M. w Gostyniu

W Gostyniu, woj. Poznańskie, zorganizowany został nowy Obwód Ligi Morskiej przy zarządzie powiatowym. Po referacie wstępnym, zaznajamiającym zebranych z historią organizacji i jej celami, wybrano Zarząd w skład którego weszli: Dembiński Julian — prezes, Katarzyński Michał i Naglerowa Urszula — zastępcy prezesa, Żurawski Jan — skarbnik, oraz ławnicy i komisja rewizyjna: Szczesny Wł Kulik St., Beczkiewicz B., Walkowiak I., Kończak A., i Ciesielski W.

Nowej placówce Ligi Morskiej życzymy pomyślnego rozwoju.

Oddział Ligi Morskiej
w Inowrocławiu

Jeden z najczynniejszych Oddziałów Okręgu Pomorskiego — Oddział L. M. w Inowrocławiu odbył dnia 12. II. 1948 r. Walne Zebranie. Po odczytaniu protokółu i sprawozdań z rocznej działalności Oddziału, wręczono nagrody w postaci wartościowych książek młodzieży szkolnej, wyróżnionej w konkursie za pracę na tematy morskie. Zebrani jednogłośnie udzielili absolutorium ustępującemu Zarządowi i przyjęli bez zastrzeżeń skład Zarządu na rok 1948, do którego weszli: insp. Śliwiński Antoni — prezes, Goralewski Jan — wice prezes, Nowicki Franciszek — wice prezes Urbański Bernard — sekretarz, Wojkowska Maria — skarbnik, oraz ławnicy i komisja rewizyjna w składzie: Ronge Gerard, Jarosiński Józef, Kuliński Stanisław, Stanny Jan, Leśniewski Franciszek, Babs Zygfryd.

Skład Zarządu Oddziału prawie nie uległ zmianie — co świadczy najlepiej o zaufaniu członków do swego Zarządu.

Ze sprawozdania za rok ubiegły wynikło, iż ilość członków w roku 1947 wzrosła **z 88 na 1312 osób.** Ten rozwój Oddział zawdzięcza umiejętnej propagandzie i godnej naśladowania sprawności organizacyjnej. Z akcji Oddziału zasługują na wyróżnienie: zorganizowanie — świetlicy, tygodniowego kursu dla Młodzieży w Ośrodku L. M. w Kruszwicy, biblioteki liczącej już 224 książki, teoretycznego kursu żeglarskiego, regat żeglarskich na Gople, konkursu na tematy morskie, dobrze rozwijającego się klubu sportowego i t. d. Nawiązano również łączność ze statkiem „Karpaty", który jest jednym z naszych statków — cystern odbywającym dalekie rejsy do Iranu po ropę.

Na zakończenie obrad wiceprezes Goralewski przedstawił zebranym wniosek Zarządu, by wręczyć prezesowi Oddziału p. Śliwińskiemu dyplom honorowy za 23-letnią pracę w Lidze Morskiej. —

Oddział L. M. w Inowrocławiu jest przykładem jak sprawnie i owocnie może działać mała komórka organizacyjna — jeśli jej władzom i członkom nie brak inicjatywy i zainteresowania wspólną sprawą.

Co mogą dobre chęci

Na szlaku kolejowym Warszawa — Kraków, Skarżysko-Kamiennej w dolinie rzeki Kamionki, wśród lasów u podnóża gór Świętokrzyskich w Rejowie, znajdowało się piękne jezioro długości 1,5 km. szerokości 0,4 km. z przystanią Ligi Morskiej.

Katastrofalna powódź wiosną 1939 r. przerwała tamę, zniszczyła jezioro i znajdujący się nad nim ośrodek turystyki i sportów wodnych Ligi Morskiej. Z inicjatywy Zarządu Okręgu Kieleckiego L. M. powołano Komitet Społeczny Odbudowy ośrodka Turystyczno-Sportowego w Rejowie. Akcją odbudowy zajął się w szczególności Departament Zatrudnienia Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej, który w ramach kredytów interwencyjnych przeznaczył kwotę 42.000.000 zł. na pokrycie robocizny. Ministerstwo Przemysłu i Handlu przez Zjednoczenie Fabryk Uzbrojenia, w trosce o zdrowie swych pracowników i ich rodzin zainteresowało się odbudową ośrodka położonego na terenie fabryki i przeznaczyło na ten cel potrzebną ilość materiałów budowlanych.

Dążeniem Ligi Morskiej jest stworzenie w Rejowie ośrodka reprezentacyjnego, turystyczno-sportowego na skalę ogólnopaństwową, ze względu na wyjątkowe położenie jeziora (przystanek kolejowy na szlaku Warszawa — Kra-

ków znajduje się tuż przy jeziorze, obok przechodzą główne drogi asfaltowe Warszawa — Kraków i Łódź — Sandomierz). W skład Ośrodka mają wejść: 1) przystań na jeziorze, 2) bulwary wokół jeziora, 3) tor dla regat wioślarskich, 4) boisko piłki nożnej i siatkówki, 5) bieżnia.

Zarząd Główny Ligi Morskiej pragnąc, aby odbudowujący się ośrodek turystyczno-sportowy w Rejowie odpowiadał wszelkim założeniom i wymaganiom architektury marynistycznej, zwrócił się do Ministerstwa Kultury i Sztuki (które w ramach Polskiego Komitetu Olimpijskiego przeznaczyło poważne sumy dla artystów) z prośbą o ogłoszenie konkursu na opracowanie projektu architektonicznego, wymienionego ośrodka.

Ministerstwo Kultury i Sztuki ustosunkowało się przychylnie do prośby Zarządu Głównego.

Widzimy więc, że ośrodek zostanie odbudowany. Miasto będzie miało jezioro, Liga Morska — przedwojenny gospodarz tegoż ośrodka odda go znowu do użytku swoim członkom. Młodzież Rejowa będzie jak dawniej uprawiała sporty wodne na ulubionym jeziorze.

Przypuszczamy, że rozwiązanie zagadnienia ośrodka przez Obwód Rejów, przekona pesymistów, że dobre chęci mogą dużo zdziałać.

Fundusz stypendialny

Ligi Morskiej

Kontakty międzynarodowe i stypendia Ligi Morskiej. Zarząd Okręgu Ligi Morskiej w Katowicach postanowił stworzyć „Fundusz Stypendialny" celem udzielenia stypendiów młodzieży kształcącej się w szkołach morskich. Stypendia w ilości kilku przydzielane będą rok rocznie przede wszystkim młodzieży pochodzącej z ludu pracującego Śląska. W ten sposób Liga Morska nie tylko słowem ale żywym czynem realizuje hasła zbliżenia Śląska z Wybrzeżem. Bliższe dane dotyczące stypendiów podane zostaną do wiadomości za pośrednictwem prasy.

Równocześnie Zarząd Okręgu Ligi Morskiej w Katowicach rozpoczął starania o nawiązanie międzynarodowych kontaktów z podobnymi jak Liga Morska organizacjami zagranicznymi (Czechosłowacja, Jugosławia).

W związku z pobytem na lustracji Okręgu kontradmirała Mohuczego, prezesa Rady Głównej Ligi Morskiej w Warszawie Zarząd Okręgu Ligi Morskiej w Katowicach rozpoczął na szeroką skalę zakrojoną akcję werbunkową. Zarząd Okręgu złożył wobec kontradmirała Mohuczego zobowiązanie podwyższenia liczby członków do marca 1948 r. do 250.000. Liga Morska bowiem realizująca najżywotniejsze i najszczytniejsze hasła powiązania społeczeństwa z morzem, musi być organizacją ogólną, masową.

Morze woła, wstępujcie w szeregi Ligi Morskiej.

INFORMACJA.

Poszczególne Oddziały często nadsyłają Ministerstwu Komunikacji wnioski dotyczące zagadnień turystycznych.

Zarząd Główny Ligi Morskiej w związku z powyższym zwraca uwagę na to, że wszelkie wnioski należy kierować za pośrednictwem Zarządu Głównego L. M., który zaopiniuje je i prześle Ministerstwu Komunikacji.

Wnioski przesłane bez opinii Zarządu Głównego nie są przez Ministerstwo rozpatrywane.

Klub Morski w Gdyni

Klub Morski z siedzibą w Gdyni powstał z inicjatywy działaczy Ligi Morskiej na Wybrzeżu. Przesłanki, jakimi kierowali się organizatorzy, zakładając tę nową i bardzo pożyteczną placówkę są następujące:

Po drugiej wojnie światowej, Państwo Polskie zyskało 500 kilometrowe wybrzeże i weszło w posiadanie trzech dużych i szeregu mniejszych portów. Przed demokracją ludową stanęło zagadnienie obsadzenia ich, uruchomienia i zagospodarowania. Musimy przyznać, że dla państwa o nieskrystalizowanej przeszłości morskiej było to zadanie dość trudne. Wiemy, że elementu prawdziwie morskiego Polska nie posiadała.

W zaraniu niepodległości otrzymaliśmy skrawek wybrzeża i zaczęliśmy się interesować zagadnieniami morskimi, ale były to nasze pierwsze kroki, podczas gdy inne państwa miały już dobrze zorganizowany aparat morski, liczną flotę i kilkuwiekowe doświadczenie. Ponad to w okresie od 1918 do 1939 roku Polska nie zdążyła wychować typu człowieka, związanego z morzem. Wiemy również, że społeczeństwo morskie różni się od innych swoim duchowym i gospodarczym związkiem z morzem i zrozumieniem, oraz związanych z nim potrzeb i zagadnień.

Wprawdzie mamy jeszcze i dziś ludzi, skłonnych wierzyć, że warunki geograficzno-gospodarcze wyodrębniają Wybrzeże z całości zagadnień państwowych pod względem specyficznych cech, różniących je od reszty kraju. Że tym samym ludzie, żyjący nad morzem podlegają prawom „morskim" i tworzą element o specjalnym nastawieniu — tworzą społeczeństwo morskie. Prawdą jest, że morze wpływa na ludzi nad nim osiadłych, na ich psychikę, zainteresowania, pracę, że ludzie ci układają tryb swego życia pod aspektem morza. Ale byłoby błędnym twierdzić, że należy wyodrębnić Wybrzeże z całości zagadnień państwowych. Czy można mówić o portach, nie uwzględniając zagadnień zaplecza, transportu kolejowego, przemysłu, rolnictwa, lub innych gałęzi naszego życia gospodarczego?

Należy uświadomić sobie, że zagadnienia morskie stanowią cząstkę ogólno-państwowych zagadnień polityczno-gospodarczych, że w pomyślnym rozwoju naszej gospodarki morskiej jest zainteresowane całe społeczeństwo. Chodzi bowiem o to, by ludzie nie widzieli w zagadnieniach morskich tylko piękna przyrody i to w tej formie, w jakiej ono im bardziej odpowiada.

Tak wychowując obywateli będziemy mogli powiedzieć, że wychowujemy społeczeństwo morskie, które różni się od innych swoim duchowym i gospodarczym związkiem z morzem, zrozumieniem jego zagadnień i potrzeb, że takie społeczeństwo potrafi planowo, celowo i systematycznie realizować wszelkie koncepcje organizacyjne i gospodarcze. Historia i własna obserwacja uczy nas, że państwa i narody, które zrozumiały istotę tego zagadnienia i które mogły poszczycić się silną flotą i tradycją żeglarską, były o wiele lepiej sytuowane gospodarczo, w myśl starej dewizy, że handel idzie za banderą.

Polskę — niedocenianie morza, oraz spóźniony doń nawrót, przerwany niewolą, odepchnęło od zagadnień morskich. Tym niemniej okres trzyletni, jaki dzieli nas od chwili odzyskania niepodległości, jest jaskrawym dowodem, że zrozumieliśmy ważność tego odcinka pracy.

Ale nie o tym pragniemy pisać w tej chwili. Chodzi o trudności, jakie napotykamy na odcinku morskim i w jakiej mierze działalność Klubu Morskiego przyczyni się do ich usunięcia. Racjonalne wykorzystanie morza w myśl założeń państwowych nie polega na automatycznym wykonywaniu pewnych funkcji gospodarczych, ale na zrozumieniu i skoordynowaniu własnych poczynań z międzynarodową wymianą gospodarczą.

Polski element morski obsługujący sektory pracy portowej jest jeszcze nieukształtowany. Musimy sobie śmiało powiedzieć, że wykwalifikowanych specjalistów mamy bardzo niewielu. Ludzie ci objęli czołowe stanowiska w instytucjach i przedsiębiorstwach morskich. Jeśli całość przyjmiemy za 100% to odsetek ludzi o wysokich kwalifikacjach nie dochodzi do 10%. Stąd też wynika różnica poziomów między tą grupą, a pozostałymi pracownikami, którzy albo znaleźli się w sektorze morskim zupełnie przypadkowo, albo też mają tylko pewien zasób wiadomości teoretycznych. Przyczyny są nam znane. Znane są również potrzeby, które wynikły z życia i rozwoju niepodległego państwa. Dlatego też inicjatorzy Klubu Morskiego w swej deklaracji piszą, że należy uruchomić pracę morską, opierając się nie tylko na papierkowym organizowaniu i planowym wyliczaniu, ale na rzeczywistym uruchomieniu kapitanatów portów, firm holowniczych, cumowniczych, biur rzeczoznawców, maklerów, — że należy powiązać współpracę kolei, dostawców, odbiorców i banków. Jeśli dodamy do tego cały łańcuch biur, w których niezbędne są siły finansowe, korespondencyjne i znające się na frachtowaniu, spedycji i towarze — to wielkość zagadnienia, do spełnienia którego zmusza nas czas i rzeczywistość, staje się absolutnie jasną. Z braku fachowców, do pracy zgłosili się ludzie zupełnie nowi, często nic mający nic wspólnego z morzem. Element był różnorodny. Jednak pod jednym względem podlegał wspólnej ocenie — na pracy portowej albo nie znał się wcale, albo bardzo niewiele. Mimo zapału często nawet teoretycznego, studenckiego przygotowania raz po raz wychodziły na jaw braki. W początkowej fazie pracy naszych portów niedociągnięcia rzucało się na karb powojennego chaosu. Dziś na całym świecie przyjęły się nieomal normalne stosunki powojenne i trudno pokrywać błędy tłumaczeniem o swej nieświadomości.

Dla uzdrowienia tych stosunków, szczytowa inicjatywa pracy bezpośredniej nad dokształcaniem kadr pracowników morskich wyszła z ramienia Ligi Morskiej w Gdyni, staraniem której założono Klub Morski. Fakt powstania nowej placówki na Wybrzeżu jest już sam przez się zjawiskiem pozytywnym. Krótka analiza jej zadań i celów przekona ogół o słuszności jej powołania.

Celem usunięcia niedociągnięć w pracy, podniesienia poziomu oraz uzupełnienia braków z dziedziny wiedzy fachowej pracowników morskich, Klub podjął się żmudnej pracy powiązania ze sobą wszystkich pracowników portowych, zgrupowania i zbliżenia do siebie wszystkich pracowników morskich bez różnicy wieku, zasług i stanowisk. Zbliżenie to na tygodniowych wspólnych zebraniach ma być tylko środkiem do osiągnięcia celu. Rezultatem zaś ma być najistotniejsza część pracy Klubu, t. j. omawianie i interpretowanie przez rzeczoznawców i ekspertów — bieżących i praktycznych zagadnień morskich. Sucha teoria, którą czerpało się z podręczników zamieni się w żywe słowo ludzi-praktyków, ludzi, którzy posiadają bogatą wiedzę teoretyczną i doświadczenie. Zetknięcie się słuchaczy — elementu pracującego i przeważnie obracającego się w kręgu tych zagadnień, które stanowić będą temat pogadanek prelegenta, pozwoli każdemu z nich uporządkować chaotyczne i często nieścisłe wiadomości z dziedziny ich pracy. Wolność wstępu i dyskusji daje słuchaczom gwarancję, że nie tylko wysłuchają prelekcji, wygłoszonej przez fachowca tej lub innej dziedziny, ale będą mogli wyjaśnić również interesujące ich zagadnienia i wątpliwości.

Jak widzimy pierwsze kroki Klubu Morskiego na Wybrzeżu są dość śmiałe, jakkolwiek może trudne. Potrzeba wiele dobrych chęci i codziennej systematycznej pracy. Sprawa jest jednak pilna i praktyczne rozwiązanie jej będzie miało na celu — doścignąć i odrobić utracony przez Polskę czas na odcinku pracy morskiej.

Dobrze, że dzieje się to teraz, gdy okoliczności i wola całego narodu skłaniają się ku temu, by trwale i mocno oprzeć się o Wybrzeże, by polskie porty stały się przodującymi na Bałtyku, by flota polska była godnym naśladowania wzorem.

R. G.

Morska archeologia

Już przed dziesięciu laty uczeni radzieccy stworzyli nową naukę, t. zw. archeologię morską, zajmującą się badaniem śladów starożytności na brzegach i dnie rzek, mórz i oceanów. Praca uczonych jest tu o tyle utrudniona, że swe badania muszą oni przeprowadzać w... skafandrach. A więc poza wiedzą muszą posiadać także umiejętności nurka. Pierwszym osiągnięciem uczonych radzieckich było wydobycie w r. 1937 z dna rzeki Boh, starożytnego czółna z epoki Scytów. Profesor R. Orbeli, który prowadził dłuższe studia podwodne brzegów morza Czarnego, odkrył w pobliżu Chersonia zatopione starożytne miasto i przystań. Dalsze badania doprowadziły do odkrycia drugiego miasta podwodnego pod Oliwią, oraz szczątków łamaczy fal w Teodozji, Kerczu i Koktebele. Wynika z tego, że brzeg morza Czarnego osunął się znacznie w morze. Prof. Orbeli dowiódł także, że Ruś Moskiewska posiadała już wyszkolonych nurków, którzy między innymi zajmowali się wydobywaniem metali z podmorskich kopalni.

NYLONY w służbie morza

Jak się dopiero teraz okazuje, nylony, a raczej sam nylon, odegrał niemałą rolę w marynarce wojennej państw zachodnich, podczas ostatniej wojny. I to nie dlatego, że Angielki ze służby pomocniczej marynarki używając nylonowych pończoch, wpływały na pobudzenie wojowniczości marynarzy z USA i Royal Navy, a po prostu dlatego, że na okrętach z powodzeniem użyto lin z włókien nylonowych. Liny te okazały się w użyciu niezwykle praktyczne, gdyż są bardzo elastyczne, a ponadto nie nasiąkają wodą. Nie wyrastają też na nich morskie trawy, jak to ma miejsce na linach konopnych i manilowych, również bakterie nie znajdują na linach nylonowych odpowiednich warunków do rozwoju, z drugiej strony natomiast liny te przy mniejszej objętości od konopnych są znacznie mocniejsze i trwalsze, a co najważniejsze łatwo się je czyści. Ten ostatni moment sprawił, że marynarze są niemniej zachwyceni nylonem, niż kobiety.



Stanley RADWAN Polish Iron King



SPÓR O WYSPY FALKLANDZKIE

trwający od wielu lat, został ostatnio zaostrzony przez nagły desant wojsk argentyńskich i chilijskich na tym archipelagu. Wyspy Falklandzkie (Sokole) położone są w południowej części Oceanu Atlantyckiego, o 500 klm. od wybrzeża Argentyny. Należą one od r. 1833 do W. Brytanii, poprzednio należały do Hiszpanii i przez jeden rok (1829) do Argentyny. Odkryte zostały w r. 1592 przez Anglika, Johna Davysa.

Archipelag ten posiada dość duże znaczenie strategiczne, położony na nich Port Stanley stanowi stację węglową dla okrętów angielskich, krążących na wodach południowego Atlantyku i okolic Antarktydy.

Koło Wysp Falklandzkich stoczona została w pierwszej wojnie światowej (8 grudnia 1914) bitwa morska, w której flota angielska pod dowództwem adm. Sturdee zniszczyła cztery niemieckie krążowniki w tym „Scharnhorst'a" i „Gneisenau'a".

Do sporu, wynikłego obecnie między W. Brytanią i Argentyną, wtrąciły się węszące nowy interes (czytaj: bazy dla lotnictwa i marynarki U.S.A.) Stany Zjednoczone jednakże żadna z obu zainteresowanych stron nie reaguje zbytnio na niepotrzebnego trzeciego partnera. Anglia godzi się jedynie na arbitraż O. N. Z. w sprawie niektórych tylko wysepek, odrzuca wszakże rokowania na temat całości archipelagu, który uważa za własność brytyjską.

W prasie brytyjskiej daje się zauważyć ubolewanie z powodu faktu, że ang. okręt wojenny, wysłany ostatnio na teren sporu, przybył z wielkim opóźnieniem,— okręty argentyńskie i chilijskie były tam znacznie wcześniej. Konserwatywny dziennik „Daily Mail", nawiązując do sporu, ubolewa z powodu — jak się wyraża — „słabości marynarki brytyjskiej". Czytamy m. in. „Na całym świecie W. Brytania wycofuje się ze swych zobowiązań. Porzuciliśmy Indie, Burmę, Egipt. Dopóki rząd będzie prowadził politykę likwidacji Imperium, dopóty nie można się dziwić, że inne państwa zechcą mieć swój sępi udział w spadku po starym lwie".

Mat Radwan pozdrawia naszych Czytelników

Przed wojną znany był w kraju ze swoich wyczynów mat Radwan. Pływał on na O.R.P. „Ślązak", jako maszynista, lecz — trzeba to przyznać — dość rzadko był widziany przy spełnianiu swych fachowych obowiązków. Większość czasu poświęcał rozjazdom propagandowym po kraju, demonstrując swoje niecodzienne zdolności.

Przełamanie na dwie części pięć dziesięcio-groszówki lub poćwiartowanie zębami grubszego okazu z rodziny... gwoździ — należało do jego słabych jeszcze wyczynów. Potrafił dużo więcej.

W czasie wojny znalazł się za oceanem i — jak obecnie oświadczył naszemu korespondentowi, któremu wręczył poniższe zdjęcia — wkrótce wraca do kraju.



Stanley RADWAN Polish Iron King

Z pokładu na pokład

Gazeta „Glasgow Herald" podaje opis niezwykłego ale prawdziwego wydarzenia jakie miało miejsce ostatnio podczas manewrów floty brytyjskiej. Dywizjon niszczycieli biorących udział w manewrach zapuścił się daleko na ocean Atlantycki dla wykonania zadania, gdy nagle zerwał się silny sztorm. Fale o wysokości kilkunastu metrów zaczęły rzucać okrętami, niczym zabawkami. Sztormując rozszalałe fale niszczyciele starały się utrzymać na wyznaczonym kursie mimo, że fale przelewały się przez pokład. Jedna z takich fal porwała z pokładu marynarza pełniącego wachtę i zniosła go do oceanu. Tragiczny ten wypadek zaszedł na oczach całej załogi niszczyciela wywołując zrozumiałe przygnębienie. Nie łatwo bowiem rozstać się na zawsze z kolegą pokładowym. Okazało się jednak, że rozpacz kolegów była całkiem zbyteczna, gdyż spiętrzone fale wyrzuciły swą niedoszłą ofiarę z powrotem na pokład niszczyciela. Gdy jednak cudem ocalały marynarz po wylądowaniu na pokładzie przyszedł do przytomności z nie lada zdziwieniem stwierdził, że nie poznaje pochylonych nad nim marynarzy... Początkowa radość z ocalenia, zamieniła się nagle w zdumienie. Dopiero przy szklance dżinu, który w takich wypadkach jest niezastąpionym środkiem na rozgrzanie, ocalały marynarz zorientował się, że ta sama fala, która porwała go z okrętu, wyrzuciła na pokład, ale innego niszczyciela!

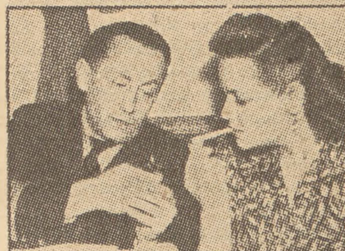
WIELORYB ATAKUJE STATEK

WYPADEK NA WODACH ANTARKTYDY.

Już dwa miesiące na morzach w okolicach bieguna południowego prowadzi polowanie na wieloryby radziecka flotylla „Sława". Niektóre szczegóły, dotyczące tej ekspedycji, komunikowaliśmy już naszym czytelnikom.

Praca łowców wielorybów jest pełna niebezpieczeństw i niespodzianek. Niedawno wydarzył się taki wypadek. Statek wielorybniczy „Sława-3" tropił olbrzymiego wieloryba. Przed pierwszym wystrzałem z działa harpunowego morski olbrzym zachowywał się spokojnie. Lecz z chwilą, gdy harpun utkwił w ciele wieloryba, zwierzę gwałtownie zawróciło i ruszyło na spotkanie statku. Manewrując umiejętnie, marynarze uniknęli napaści morskiego olbrzyma. Osiemnaście manewrów wykonał statek „Sława-3", uciekając przed natrętnymi atakami rannego zwierza. Dopiero po drugim wystrzale z działa harpunowego wieloryb został zabity.

Na pokładzie zebrali się marynarze. Wszyscy chcieli zobaczyć wieloryba, który tak uporczywie atakował statek. 130-tonowe cielsko zabitego zwierza wciągnięto na pokład. Po kilku godzinach dowiedziano się, że z zabitego wieloryba uzyskano około 28 ton tłuszczu.



SS BAKU BRINGS US GRAIN—AND LUBOVA

„s/s „BAKU" PRZYWIÓZŁ NAM ZBOŻE i LUBOW" — pod tym nagłówkiem ukazała się w londyńskim dzienniku „Daily Mail" z dn. 12. 2. b. r. wiadomość o przybyciu radzieckiego statku s/s „Baku" do portu w Londynie. Statek przywiózł w ramach dostaw radziecko-angielskich, ładunek zboża z Ukrainy. „Na pokładzie statku — czytamy w notatce — znajdujemy kapitana Iwanowa, odznaczonego 4 medalami za służbę frontową i 33-letnią Lubow Zajcewą, lekarkę okrętową. Zarówno ona, jak i 3 stewardessy ubrane były w suknie do kolan, żadna z nich nie słyszała o nowej modzie, — długich sukniach."

Zboże ważniejsze, panowie z „Daily Mail'u".

Wydawnictwa i książki
NADESŁANE:

„BELLONA" Nr. 11—12. Podwójny zeszyt miesięcznika wojskowego „Bellona" tworzy następujące prace:

1. „Strategia zwycięstwa" — gen. broni Wł. Korczyc. 2. „W armii „Kraków" — płk dypl. J. Rzepecki. 3. Kierunek arktyczny amerykańskiej ekspansji — płk dypl. M. Jurecki. 4. „Ofensywa do morza" — płk dypl. W. Brzeziński. 5. „Zagadnienia kwatermistrzowskie wojny współczesnej" — ppłk dypl. D. Bański. 6. „Opozycja przeciwko Skrzyneckiemu" — mjr W. Bortnowski. 7. „Sanitarne zabezpieczenie i ewakuacja rannych w zaczepnej operacji armii" — gen. dyw. B. Szarecki. 8. „Rola i zadania szybkich saperskich oddziałów zaporowych w działaniach obronnych" — płk J. Chocha. 9. „Wojskowe zastosowanie i zasady telewizji" — mjr inż. H. Sacharewicz. 10. „Przygotowanie i prowadzenie ćwiczeń grupowych" — płk dypl. Galczenia i mjr A. Zawilski.

Treść artykułów „Bellony" uzupełniają dyskusje i polemiki oraz przegląd recenzyjny książek i czasopism. Ponadto zamieszcza „Bellona" komunikat słownictwa wojskowego oraz bibliografię. Artykuły opracowane starannie, źródłowo i w wielu wypadkach uzupełnione szkicami względnie też barwnymi wkładkami. Zeszyt liczy 180 str. druku, 17 rys. w tekście i cztery wkładki kolorowe. Adres red. i adm.: Łódź, Sienkiewicza 21.

„PRZEGLĄD MORSKI" Nr. 4. Ostatni numer kwartalnika Mar. Woj. (październik-grudzień 1947) zawiera szereg interesujących artykułów z dziedziny fachowo-morskiej: Ostoje budownictwa okrętów wojennych w ZSRR (kontradm. W. Steyer), Marynarka Wojenna ZSRR w wojnie ojczyźnianej — wojna na M. Czarnym (adm. Isakow), Korczula (mjr. V. Markovic), Włoska flota wojenna (J. Pertek), Zniszczenie „Royal Oak" (kmdr. por. Kraszewski), Rozwój morskiej artylerii p. lotniczej (W. Supiński). Współczesny sprzęt desantowy (por. F. J. Walicki). Artyleria ORP „Błyskawica" (st. bosm. K. Gorlach), Radar (kmdr. por. inż. Z. Nowicki), Niszczyciele spawane (inż. J. Morze), O polskie słownictwo morskie (J. Gajewski), Floty świata (lotniskowce eskortowe i lotniskowce wodnosamolotów), Przegląd prasy, Kronika, Wiadomości Lotnicze, Bibliografia. Stron 120. Adres red. i adm.: Gdynia, ul. Waszyngtona 44. Prenumerata półroczna 360 zł., roczna 720 zł. Wpłacać na konto PKO, Gdynia XI-181, lub bezpośrednio w administracji.

„Ring wolny" — Lucjan Cary. Powieść. Str. 268. Cena zł 400,—.

„Dannemora" — Antoni Kawczyński. Powieść. Str. 192. Wyd. II. Cena zł 360,—.

„Uroda morza w polskim słowie" — Roman Pollak. Str. 32. Cena zł 120,—.

Prof. U. P. dr Roman Pollak zebrał w swej książeczce p. t. „Uroda morza w polskim słowie" wypowiedzi naszych pisarzy o morzu. Poczynając od łacińskiej opowieści Anonima Galla w 12 w., w której podaje piosenkę rycerzy Krzywoustego na widok morza pod Kołobrzegiem, — przez utwory Klonowicza, Otwinowskiego, Zbylitowskiego i Borzymowskiego — aż do poezyj Mickiewicza, Słowackiego — sporo jest wypowiedzi na tematy morskie w nowej literaturze. Również Norwid poświęcił wiele uwagi morzu a to po nowej słynnej dwa miesiące trwającej przeprawie na żaglowcu z Europy do Ameryki. Spośród współczesnych nam, wymienia prof. Pollak: B. Chrzanowskiego, St. Żeromskiego, Fiedlera i coraz liczniejszą plejadę młodych literatów i poetów próbujących opisać piękno i urok morza. Autor wyraża w zakończeniu przekonanie, że wkrótce literatura poświęcona morzu „te zbiorowe i jednostkowe przeżycia, klęski wielkie i wielkie zwycięstwa, osiągnięcia i prace" otoczy czarem polskiego słowa i utrwali na zawsze.

„W marszu i w bitwie" — L. Prauziński i A. Ulrych. Szlakiem powstańców wielkopolskich. Str. 216. Cena zł 700,—.

Powyższe książki ukazały się nakładem Wydawnictwa Zachodniego w Poznaniu.

„Wierny okręt" — kpt. mar. J. Bartosik. Str. 208. Cena zł. 750. — Instytut Wydawniczy „Kolumna", Warszawa, 1948

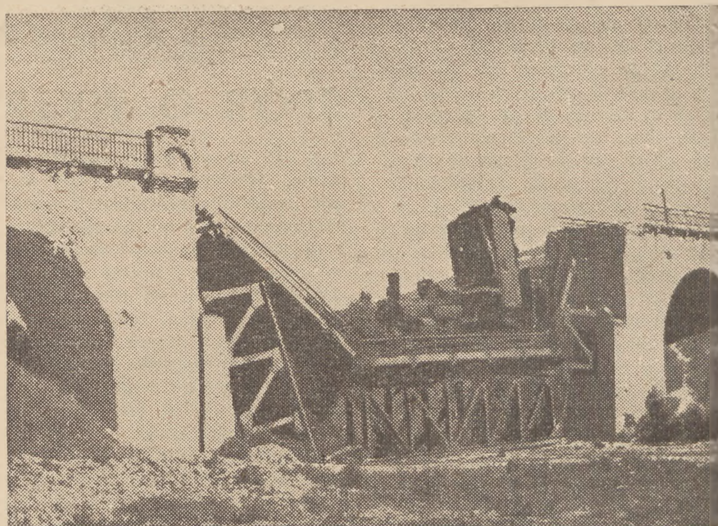
„Piosenki marynarskie" — Wydawnictwo nutowe. **Muzyka: Bolesław Lewandowski,** słowa: Fleszara, Stępowskiego, Dębickiego, Makuszyńskiego. Ilustrował: Sławomir Sierecki. Pierwszy wydany po wojnie zbiorek melodyjnych piosenek morskich, nieoceniony dla wszystkich organizatorów imprez artystyczno - muzycznych. W związku ze zbliżającym się Świętem Morza, piosenki te polecamy wszystkim organizacjom morskim. Nakładem tegoż wydawnictwa („Żeglarz" — Spółdzielnia Wyd., Gdynia) ukazało się „Tango Morskie" — muzyka: B. Lewandowski.

PRZYPOMINAMY, ŻE:

PRENUMERATĘ „Morza i Marynarza Polskiego" i wszystkie sprawy administracyjne załatwia: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55. KORESPONDENCJĘ REDAKCYJNĄ — kierować należy p/a Gdynia, Św. Piotra 12, Oddział Redakcji „Morza i Marynarza Polskiego".

Nasz stały konkurs fotograficzny

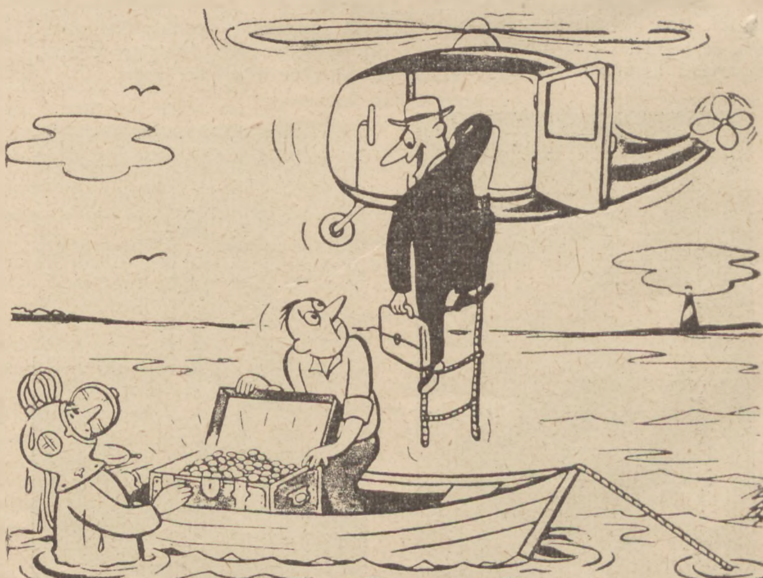
„MOJE NAJLEPSZE ZDJĘCIE"



„To jest wojna" — zdjęcie wyk. przez M. Dobrzykowskiego, Gdańsk, bezpośrednio po działaniach wojennych na terenie Pomorza.

Przypominamy Czytelnikom, że w dziale tym zamieszczamy wyróżnione zdjęcia (pożądany temat morski) nadsyłane przez Nich, przy czym za reprodukcję płacimy zł. 300.— Zdjęcia należy nadsyłać p/a: Redakcja „Morza i Marynarza Polskiego", Oddział na Wybrzeżu, Gdynia, Św. Piotra 12.

HUMOR



— Panowie pozwolą, że się przedstawię: jestem z Komisji Specjalnej...

„ADMIRAŁ"

(Pod redakcją inż. Jana Gembarskiego)

Partia Nr 3.

1. 4-h, 15-n 2. B12, 14-m 3. 12, x-k 4. 1-f, Bl13 5. 5-i, Blm 6. Bp11, B8m. Lekkie jednostki stoją przed akwenami 9 i 10 w pogotowiu. Zbliżający się biały bombowiec zmusza niszczyciela ruchem **7. Bo10 do ataku: 7- - - n-9.** Pierwsza wymiana torped: **8. 10h, 9h. 9. d-4, 16o** biały B nie może iść na on, bo grozi gn i utrata bombowca w zamian za łódź. Dlatego następuje: **10. Bn9, t-15 11. Bn15, s15** (b.B za cz. N.).



W pierwszym starciu uszkodzone zostały dwa niszczyciele, zatopiony czarny N i biały B. Czarne figury mają nieco więcej przestrzeni. **12. 109, 9g 13. 4-i, B9n 14. 10-o, 15-m 15. B1f, B17p 16. no, B9h 17. i-11, B16o.** Bombowce są bardzo czynne. Osłona dymna na **16o** jest skuteczną przeszkodą dla **P1110 18. n10?** wygląda ponętnie, bo Ł atakuje równocześnie B i P. Co prawda może ją zatopić czarna Ł z pozycji **no,** ale za cenę czarnego bombowca **16o,** który zginąłby od **opl** pancernika. Odpowiedź czarnych jest niemiłą niespodzianką dla białej eskadry **18... m-9!** Zagrożone są aż trzy białe jednostki równocześnie z pozycji **h10. 19. n9.** Ten posuw łodzi nie jest przekonywujący. Czarny admirał ma trzy ruchy do wyboru: skok na **hi** pociągnąłby za sobą bolesne straty białych na rzędzie, **h10** osłabiałby **bP1110** oraz **Nhgt. 19... 9h.** Druga osłona dymna i równoczesne zatapianie **bŁ,** która zanurzona pod **nm,** dokąd zmierzała, tak czy owak nie byłaby groźna. Trudno, errare humanum est, nawet u najlepszych admirałów. **20. B2f, 1 21. 9, 1415 22. b-3** Szykuje się grubsza robota: **22.... 18 23. m8. 78 24. Ł2f,** znów osłona dymna, tym razem biała. **24.... f8 25. Łgf, N8g 26. 9g, B98,** Biała flota straciła 5 lekkich okrętów i jeden bombowiec, czarna flota straciła dwa niszczyciele, a pancernik **f8** jest ciężko uszkodzony. Pozycja figur po 26 ruchu czarnych.



Trzecie starcie: walka pancerników w akwenie g:

27. a-2 gh 28. g2, g8 29. gf, g3 30. 3b, g9 31. 32,h9 32. 11o, 9h. Punkt zainteresowania znajduje się obecnie między pancernikiem **32** i **9h.** Ze strony białych wchodzi do akcji bombowiec, jemu przeciwdziała umiejętnie łódź podwodna: **33. B23, Ł7 34. Bc3, 7-f 35. B43, 2g;** tym samym zamierzony atak **B43** na **P9h** jest uniemożliwiony. **36. 2,gh 37. Bg3, 3h 38. b3, 23 39. Bb3, 14-m.** Siły ciężkich jednostek są równe, lecz w dalszym ciągu lekkie, czarne okręty są znacznie liczebniejsze. Biały port jest broniony jedynie z powietrza. **40. 2-g** aby się spotkać z **Pmn 40... m-9,** czarny pancernik ma przed sobą ważniejsze zadania, aniżeli walkę z krążownikiem. Linia obronna **Skl — B98 — P910 — SB16o** jest nie do przebicia. Białe się poddają. Patrz diagram.



UWAGA: Uprasza się Czytelników, którzy nie mieli możności zapoznania się z prawidłami gry „Admirał", o podawanie swych adresów, celem dostarczenia im opisu gry. Do listu (adres: Redakcja „Morze i Mar. Polski" Gdynia, Św. Piotra 12. Dział „Admirał") należy załączyć 35 zł w znaczkach pocztowych na pokrycie kosztów przesyłki.

SKRZYNKA POCZTOWA

Kubas J., Ostrów. Przy wstępowaniu do P. S. M. kandydat winien mieć ukończone gimnazjum (mała matura), oraz Szkołę Jungów przy P.C.W.M-ie. W bież. roku obowiązywać będą prawdopodobnie nowe warunki, o których w odpowiednim czasie napiszemy.

Halszka Z. Św. Katarzyna, pow. Wrocław. Pytania Ob. noszą charakter, mówiąc oględnie — nadmiernej ciekawości. Gdyby Ob. czytał(a) uważnie wszystkie numery „M-MP" znalazłaby niezawodnie większość odpowiedzi na tak licznie postawione nam pytania. Imienna obsada jednostek Mar. Woj. w prasie nie jest publikowana, ze względów dostatecznie zrozumiałych dla ludzi dorosłych. Wraków lekkich okrętów zatopionych przez bomby, torpedy i pociski artyleryjskie z zasady nie remontuje się, a z głębokości nie zagrażających żegludze — nawet nie podnosi. O dokładnym przebiegu granicy koło Szczecina poinformuje Was najwłaściwiej Gł. Urząd Pomiarów Kraju W-wa Al. Stalina 36. Ostatnim Dowódcą Floty Rzecznej był komandor Zajączkowski, została ona zatopiona na najgłębszych miejscach rzeki Piny i Prypeci. Trałowce „Jaskółka" i „Czapla" zostały tak uszkodzone w r. 1939, że Niemcy przeznaczyli je na złom. K-adm. A. Mohuczy jest prezesem Ligi Morskiej.

Nie posiadamy danych o flotowych klauzulach umownych z r. 1939 zawartych z gen. Ironsid'em, albowiem nie były one publikowane. Budowa ścigaczy w kraju była dopiero projektowana na rok 1940. Sądząc z podpisu i niedyskrecji pytań należy traktować Was jak kobietę. Piszecie jednak „prosiłbym", — zarażeni ciekawością interesujemy się Waszą płcią. Żądany numer „M. M. P." wysłaliśmy.

Matyński St., Jelenia Góra., 1. Informacji udzieli RKU. 2. Szkoła Ofic. Pol. — Wych. Mar. Woj. nie istnieje. 3. Owszem, po odbyciu obowiązkowej służby wojskowej w Mar. Woj. możecie starać się o pracę w Marynarce Handlowej.

Wszystkim Czytelnikom podajemy, że informacji w sprawie kursów specjalnych i szkół, prowadzonych przez PCWM, zasięgać można w PCWM, Gdynia, Al. Zjednoczenia 3.

Zainteresowanym przyjęciami do Mar. Woj. lub OSMW komunikujemy, że nie załatwiamy żadnych spraw z nimi związanych i prosimy o nienadsyłanie pod naszym adresem podań i życiorysów. W odpowiednim czasie udzielimy wyjaśnień na łamach naszego pisma, natychmiast po ich otrzymaniu z D-twa Mar. Woj.

Ołenicz W., Międzylesie k. Bystrzycy. Musicie ukończyć najpierw Of. Szkołę Lotniczą, a dopiero później ubiegać się o przeniesienie do Lotnictwa Mar. Woj. Konieczna jest duża matura. Administracja „Przeglądu Morskiego" mieści się w Gdyni, Al. Waszyngtona 44, III kp., pok. 430, tam też możecie otrzymać wszystkie żądane numery.

Tworkowski J., Słupsk, Kosmowski W., Poznań. Zamieszczaliśmy już plany budowy modeli i obecnie zamieszczamy je nadal na łamach „Młodzieży Morskiej".

Kupiec Z., Warszawa. Radzimy uczęszczać nadal do gimnazjum. Po ukończeniu klasy 4 mogliście uczyć się dalej w liceum Budownictwa Okrętowego, a następnie na wydziale budowy okrętów Politechniki Gdańskiej. Gdyby Was jednak powołano do służby w Mar. Woj. przed ukończeniem gimnazjum, możecie je ukończyć w czasie pełnienia służby. W sprawie informacji o PCWM zwróćcie się do Dyrekcji PCWM w Gdyni, Al. Zjednoczenia 3.

Gawroński Fr., Żnin Wlkp. W czasie wojny w skład naszej Marynarki Wojennej wchodziły następujące okręty podwodne: „Orzeł" „„Wilk" „Jastrząb", Sokół" i „Dzik". Szwecja internowała trzy inne: „Sęp", „Ryś" i „Żbik". W czasie działań wojennych zatonęły: ORP „Orzeł" dnia 8 czerwca 1940 roku w okolicach Helgolandu i ORP „Jastrząb" dnia 2 maja 1942 roku opodal półn. wybrzeża Norwegii. Do kraju powróciły tylko trzy jednostki internowane w Szwecji, pozostałe nie wrócą.

Małysa W., Dąbrowa Górn. O skierowanie do OSMW będziecie mogli ubiegać się w czasie pełnienia służby, o ile odpowiecie stawianym przez Dtwo Mar. Woj. wymogom.

Brysiak E., Łowicz. Wraki ORP „Grom" i ORP „Gryf" nie nadają się do remontu i mogą być wydobyte jedynie na złom, co się na razie nie opłaca.

ASB „Nauta", Więcbork. 1. Warunki przyjęć do OSMW podamy we właściwym czasie. 2. Między Gdynią i pozostałymi portami naszego Wybrzeża normalną komunikację pasażersko-towarową uruchamia z wiosną b. r. Polska Żegluga na Bałtyku „Gryf". Będą tu kursowały dwa statki: m/s „Olimpia" i s/s „Beniowski".

Błoński B., Toruń. Skomunikujcie się z konstruktorem łodzi i jachtów ob. M. Plucińskim, Gdynia, ul. Sienkiewicza 25, gdzie otrzymacie konieczne rysunki konstrukcyjne i opisy budowy.

Majewski M. Wrocław — Pilczyce. Wszystkie zdjęcia nadsyłane na nasz konkurs, zwracamy uczestnikom na żądanie. Prosimy zatem o nadesłanie posiadanych przez Was zdjęć, o ile są one ciekawe.

Wydaje: Liga Morska i Marynarka Wojenna. **Redaguje: Komitet Redakcyjny.**
Adres Redakcji: Warszawa, Widok 10, tel. 86-210. **Oddział na Wybrzeżu: Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 43-00**
Administracja: Centralny Kolportaż, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55
Wydawnictwo „Prasa Wojskowa" Druk i klisze wykonano w Z. G. „P. W" Nr. 4 w Gdyni.

CENA PRENUMERATY: wraz z przesyłką pocztową — ROCZNA: zł. 300.—, PÓŁROCZNA: 160.—, KWARTALNA: 85 —
Zamówienia kierować pod adr.: Centralny Kolportaż, Al. Jerozolimskie 55 z jednoczesnym przekazaniem pieniędzy na konto PKO, Warszawa I-8000.
W sprawie otrzymania zaległych numerów „Morza", należy pisać p/a Warszawa, Widok 10, natomiast zaległych n-rów „Marynarza Polskiego": Gdynia, Św. Piotra 12. W-09455

„BULGARIA" W GDYNI

Trójbarwna bandera powiewająca nad dużym, ładnym statkiem, stojącym u nabrzeża portu gdyńskiego przyciąga nasz wzrok nie tylko dlatego, że trzy pasy: biały, zielony i czerwony, tworzą miłą dla oka harmonię kolorów, ale przede wszystkim dlatego, że bandera ta zawitała do Gdyni po raz pierwszy po wojnie. Poza pokaźnym ładunkiem kukurydzy przywiózł on gorące i szczere pozdrowienia od bułgarskiej floty dla polskich marynarzy, jakie za pośrednictwem naszego pisma wyraził kapitan statku, wręczając swe zdjęcie z dedykacją, które obok zamieszczamy.



Po oślizgłym trapie wdrapujemy się na wysoko wystający ponad nabrzeże pokład bułgarskiego statku. Po chwili już wchodzimy do kabiny kapitana statku. Wita nas nadzwyczaj życzliwie i zaprasza do mesy oficerskiej, gdzie wdajemy się w dłuższą, przyjacielską pogawędkę, oczywiście na temat nas najbardziej interesujący, a więc o flocie bułgarskiej i portach.

Okazuje się, że kapitan statku, Furoff, był już po wojnie w Gdyni — jednak „nieoficjalnie" bo na bułgarskim statku „Rodina", który pozostawał wówczas w polskim charterze i pływał z tego powodu pod polską banderą. Statek „Bulgaria", na którym dziś pływa kpt. Furoff, jest największym statkiem bułgarskiej floty handlowej o nośności ponad 7.000 DTW. Obsługuje on linię regularną Morze Czarne—porty Europy Północnej. Portem macierzystym statku jest Warna.

Na dźwięk tej nazwy bezwiednie nasuwają nam się wspomnienia historyczne. Kapitan domyśla się, o co chcemy spytać, uprzedza nas opowiadając o dziejach pomnika Władysława Warneńczyka. To wielkie mauzoleum, uchowało się tak, jak uchowała się pamięć o bohaterskim królu polskim — do dziś dnia. Niemiecka żądza niszczenia nie zdążyła się wyładować, napór radzieckich wojsk, wyzwalających Bułgarię, zmusił Niemców do zaniechania zamiaru wysadzenia polskiego pomnika.

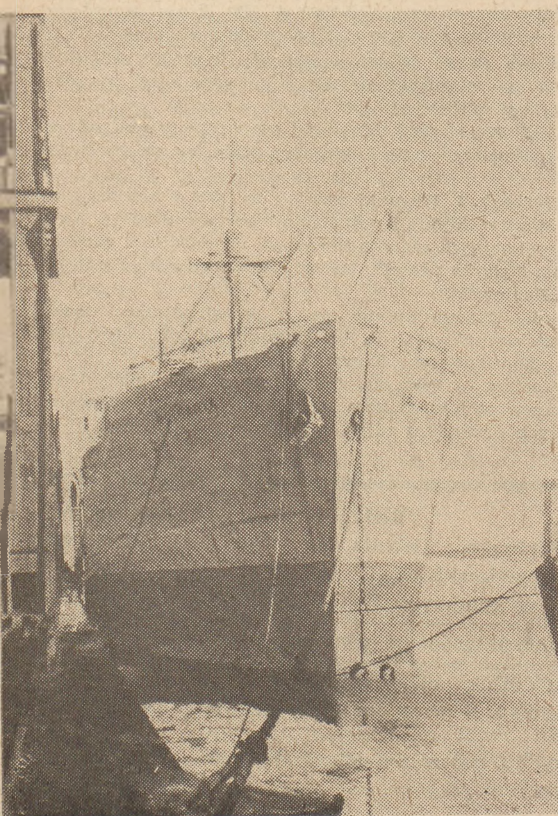
Kapitan statku opowiada następnie o Domu Polskim, który znajduje się w Warnie i gromadzi polską kolonię, która dość licznie zamieszkuje ten największy port Bułgarii. W ubiegłym roku kapitan statku odwiedzał ten dom i spotkał tam około 200 dzieci polskich, przybyłych z Polski na wakacje letnie. W tym roku, jak stwierdza kapitan, przybędzie ich do Warny znacznie więcej.

Częstując nas doskonałymi bułgarskimi papierosami, kapitan z uśmiechem zapewnia nas, że wkrótce nadejdą do Polski transporty tytoniu bułgarskiego, a statek „Bułgaria" w następnym rejsie przywiezie do polskich portów parę naprawdę ładnych tysięcy beczek bułgarskiego wina. Podczas pobytu s/s „Bulgaria" w Gdyni, odbyły się na jego pokładzie i w Warszawie konferencje i rozmowy, w których udział wziął minister pełnomocny Bułgarii w Warszawie Tagaroff. Tematem rozmów było ożywienie wymiany handlowej między Polską, a Bułgarią. Na mocy zawartego porozumienia już w najbliższym czasie otrzymywać będziemy z Bułgarii tytoń i wino, a wywozić przeważnie wyroby żelazne.

W chwili kiedy wychodzimy z kapitanem na mostek, by dokonać kilku zdjęć, spostrzegamy przesuwające się ponad pokładem kratownice dźwigów, ładujących do luków statku swoje polskiego drutu. Popłynie on na „Bulgarii" wokół całej Europy aż na Morze Czarne — do Warny. Drugi port bułgarski, Burgas, nie odgrywa na razie większej roli, ograniczając się raczej do żeglugi kabotażowej. Flota bułgarska, aczkolwiek jeszcze niezbyt wielka, w najbliższych latach osiągnie stan równy flocie polskiej. Na razie, jak szczerze przyznaje bułgarski kapitan, flota polska jest kilka razy większa, zresztą Bułgaria liczy tylko 6 milionów mieszkańców — dodaje w formie wyjaśnienia.

Opuszczamy pokład gościnnej „Bulgarii". Kapitan odprowadza nas osobiście aż do trapu, dziękując za wizytę. Jego szczera życzliwość i gościnność podbiły zupełnie nie tylko nas, ale wszystkich, którym dane było zwiedzić pierwszy statek bułgarski w Gdyni.

Jot-wu



U góry: kapitan s/s „Bulgaria" Furoff, na pokładzie swego statku.
U dołu z lewej: największy statek Bulgarii przycumował u holenderskiego nabrzeża.
W środku: zdjęcie kapitana statku z dedykacją dla „M-MP".
Z prawej: na kominie statku umieszczone jest godło Towarzystwa „Bolgarski Morski Flot".

fot. W.A.F., Uklejewski



